

## **2013 交通運輸改善方案(TIP) 草案**

針對舊金山灣區九個縣制定

2012年六月十三日

大都會交通委員會決議編號4075

## 卷 | 概覽及項目名單

# 大都會交通委員會（MTC）項目人員

---

Alix Bockelman

主管，過程制定及調度分配

Ross McKeown

基金經理

Sri Srinivasan

項目經理

過程制定及調度分配人員

Marcella Aranda Adam Crenshaw

Craig Goldblatt

Kenny Kao

Anne Richman

Theresa Romell

Glen Tepke

Peg Yamada



# 2013年交通運輸改善方案(TIP)草案內容

頁碼

## 第一卷, 第一節

### 交通運輸改善方案概覽

交通運輸改善方案(TIP) .....	S1 - 1
2013年TIP: 特色與重點.....	S1 - 1
2035年交通運輸方案 (RTP) 和TIP .....	S1 - 2
TIP的制定和時間表.....	S1 - 6
公眾參與過程 .....	S1 - 8
TIP期限.....	S1 - 9
經費限制 .....	S1 - 9
修訂TIP .....	S1 - 10
TIP與其它聯邦及州交通運輸方案的關係.....	S1 - 10
在TIP規劃中的撥款來源.....	S1 - 10
項目撥款選擇.....	S1 - 12
空氣品質合格 .....	S1 - 12
TIP分類 (總覽) 列單.....	S1 - 13
實施《美國殘障人士法案》 (ADA) 的項目.....	S1 - 13
實施TIP 項目.....	S1 - 14
交收項目撥款政策 .....	S1 - 14
管理撥款.....	S1 - 15
通行費信貸.....	S1 - 15
有責任提供撥款的項目之年度列單.....	S1 - 15
加速項目揀選程序.....	S1 - 16
主要撥款方案.....	S1 - 17

## 2013 年TIP草案內容 (續)

頁碼

圖一：2013年度TIP草案中的財政限額分析.....	S1 - 23
圖二：TIP的資金來源 .....	S1 - 28
圖三：TIP撥款的用途.....	S1 - 29
如何閱覽項目列單表.....	S1 - 30
瀏覽網頁.....	S1 - 34
2013年TIP超過2億美元的項目分類表.....	S1 - 36
2013年TIP中超過2億項目的整體分類名單 .....	S1 - 40
2013年TIP中具有重大財政意義項目的地圖標示.....	S1 - 41
有關TIP問題的聯係人 .....	S1 - 42
TIP概覽表 .....	S1 - 42

第一卷 第二節

公共交通和公路項目列表索引  
根據頁碼數整理——通過縣名分類..... S2 - 1

公共交通和公路項目列表索引  
根據頁碼數整理——通過TIP號碼分類..... S2 - 20

公共交通項目列表

公共交通財政狀況分析..... S2 - 43

公共交通項目列表

Alameda Contra Costa 公共交通區 (AC Transit)..... S2 - 71  
灣區快速公交區 (BART)..... S2 - 77  
Caltrain (Peninsula Corridor Joint Powers Board)..... S2 - 87  
金門大橋, 高速路和交通區..... S2 - 93  
灣區市政交通局..... S2 - 99  
聖馬刁縣公交區(SamTrans)..... S2 - 113  
聖塔克拉拉交通局(VTA)..... S2 - 117  
索諾瑪縣公共交通..... S2 - 125  
其他相關機構..... S2 - 127

道路項目列表

各縣總攬及公路項目列表

Alameda County..... S2 - 183  
Contra Costa County..... S2 - 219  
Marin County..... S2 - 259  
Napa County..... S2 - 275  
San Francisco City and County..... S2 - 285  
San Mateo County..... S2 - 303  
Santa Clara County..... S2 - 327  
Solano County..... S2 - 357  
Sonoma County..... S2 - 371  
多個縣..... S2 - 391  
區域項目列表..... S2 - 405  
收費橋梁..... S2 - 417

本頁故意留白



## 交通運輸改善方案(TIP)

聯邦政府要求的交通運輸改善方案(TIP)是一項灣區陸路交通重大項目組合方案。此類項目或接受聯邦撥款，或受聯邦規限的行動制約，或具有區域重要性。大都會交通運輸委員會(MTC)作為聯邦政府指定的覆蓋三藩市灣區九個縣區域的大都市規劃機構(MPO)，會每四年至少一次編制和採納 TIP。TIP 為期四年，並且受年度財務方案的制約，即指定用于(亦稱為「規劃」)項目的金額不得超過估計可用金額。TIP 必須包括一個可以使得規劃項目能夠順利完成的財政方案。TIP 的採納必須附帶空氣品質合格評估和其調查結果。聯邦規則還要求在 TIP 批准前給與公眾發言權。

TIP 中列有公交、公路、當地道路、自行車和行人等各項投資項目。除了部分本區域的機場、海港，私營巴士和鐵路設施改善項目之外，所有重要的區域交通運輸項目或聯邦採取舉措的項目均屬 TIP 的一部分。MTC 所提供的 TIP 項目必須與灣區的區域交通運輸方案(RTP)保持一致。

## 2013 年 TIP：特色與重點

- 2013 年 TIP 達到《安全、義務、可變通、有效的交通運輸公平法案：留給使用者的需知》(SAFETEA)中的各項要求。美國國會大約每六年通過一項交通法案 — 授權將稅款用於公路、街道、高速路、公交和其他與交通運輸相關的項目。美國國會原定在 2009 年 9 月 30 日終止 SAFETEA；但一直在延期以延續該項立法，暫停通過新的《陸路交通運輸法案》。
- 2013 年 TIP 包括大約 900 個交通項目，其中包括某些方案類別的數份分類表，例如州公路維修保養方案。
- 2013 年 TIP 規劃為期四年，從 2012-2013 財政年度至 2015-2016 財政年度。
- 2013 年 TIP 包括聯邦、州和當地的項目規劃，在 4 年 TIP 期間總共花費約\$111.6 億。
- 2013 年 TIP 包括總項目撥款\$492.1 億(包括四年 TIP 階段之前、TIP 階段期間和之後的撥款)。

可在以下 MTC 網站查閱 2013 年 TIP 內容：<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip>。

作為一項附加特色，還可透過 MTC 的網上(網路版)撥款管理系統(FMS)以互動方式查看 TIP 個別項目的最新資訊：[http://www.mtc.ca.gov/funding/fms\\_intro.htm](http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm)。

部分項目用圖示方法向網上讀者列明項目的地點。無法上網的讀者可在奧克蘭 MTC-ABAG 圖書館查閱項目目錄影印本，該圖書館位於 101 Eight Street，亦可在灣區的主要公立圖書館查閱。

## 2035 年交通運輸方案(RTP)和 TIP

目前的區域交通運輸方案(RTP)— *2035 年交通運輸方案* — 是今後二十五五年內指引灣區交通運輸投資項目的綜合性指南。RTP 透過瞭解解決緊要的交通需求而提供撥款金額以及針對交通需求制定該筆撥款應如何使用，藉此為我們灣區的交通運輸系統投入多少而奠定財務基礎。RTP 根據對未來財政收入的實際預測每四年更新一次，以反映新的規劃重點和交通流量預測的變化。RTP 中的項目方案還必須有助於保障區域空氣品質。您可在 MTC-ABAG 圖書館和以下網站查閱 *2035 年交通運輸方案*：[http://www.mtc.ca.gov/planning/2035\\_plan](http://www.mtc.ca.gov/planning/2035_plan)。

### 經濟、環境和公平性

*2035 年交通運輸方案* 的遠景規劃依據三項標準，即經濟、環境和公平性。該遠景規劃目的是支持繁榮和具有全球競爭力的經濟環境，提供健康和安全的環境，以及為所有灣區居民製造公平的機會，讓居民均等分享維護良好並且高效的區域交通運輸系統帶來的利益。MTC 為 *2035 年交通運輸方案* 制定了八項目標，包括新的氣候保護目標和新的交通運輸安全和緊急情況應對管理目標，更加具體地表明了區域對以上三項標準的承諾。*2035 年交通運輸方案* 的政策和投資是為了幫助達成這些目標，並推行以上三項標準。

使用以業績為主的規劃有助於強調潛在投資項目的可衡量結果以及此類投資項目對相關政策的支持程度。在灣區長期交通運輸方案中的業績衡量法其實在 *2035 年交通運輸方案* 已被採用過。MTC 曾採用業績衡量法推動遠景規劃的制定並在作投資決定之前讓公眾瞭解投資項目的取捨選擇。分析著重減少車輛行程、交通阻塞狀況、二氧化碳和微粒排放量以及改善可負擔能力。除了基礎設施組合方案外，定價策略和用地策略也被評估。另外還進行了項目層面的業績評估。對幾乎所有提議包括在方案中的項目進行了測試，以確定這些項目是否有助於促進上述三項標準。還對具有區域重要性的大規模項目進行了嚴格的利益/成本分析，以便確定哪些項目提供最高的成本效益。

*2035 年交通運輸方案* 的兩份重要的補充報告，針對三項標準和業績評估提供了進一步詳情：

1. 公平性分析報告(MTC, 2009年2月)：「公平性分析報告」旨在衡量2035年交通運輸方案中包括的交通運輸投資候選項目帶來的好處和負擔，並確保少數族裔和低收入社區能公平地分享到該方案投資帶來的好處(在沒有不合比例承擔方案負擔的情況下)。該報告列於附錄A-5中。
2. 業績評估報告(MTC, 2008年12月)：三項以業績為主的分析列明了2035年交通運輸方案的制定情況：1) 遠景規劃評估；2) 項目業績評估；以及 3) 提議投資業績評估。該報告列於附錄A-6中。

MTC 還制定了一系列業績目標，以進一步支持三項標準和方案目標。這些業績目標是衡量灣區執行遠景規劃進展狀況的數字標準。這些目標旨在減少車輛行程、交通阻塞狀況、二氧化碳和微粒物質排放量以及意外事故/傷亡個案；為低收入家庭減少其交通和居住的花費；並改善維護和安全狀況。

MTC 將定期衡量完成業績目標的進度狀況並可能考慮更改、替代或刪除某些業績目標，以便更好地與MTC的政策保持一致或應對新情況。業績目標評估將作為區域年度「系統狀況」報告和長遠方案每次更新中的一部分。

2010 年 6 月，工作人員已向 MTC 規劃委員會提交了一份簡明分析報告。該簡明分析報告是根據「2035 年交通運輸方案公平性分析報告」中的建議而編制的，為了深入瞭解與交通運輸相關的重要指標，以便評估目前低收入和少數族裔社區與其他社區之間的差異，並隨著時間跟進改變的情況。這些指標的定期更新將為多個區域規劃工作提供及時實情資訊，包括 RTP 及其相關公平性分析、可持續社區規劃策略以及制定協調公交與公眾服務的交通運輸方案。

工作人員還完成了一項針對低收入和少數族裔人口的投資分析(附錄 A-2)。投資分析報告中提出的一個主要問題是：「低收入和少數族裔人口是否在 TIP 的財務投資中公平的分享到利益？」

鑒於分析報告的某些局限性，該分析報告嘗試對低收入家庭分配投資(或「利益」)採取相對保守的方法。根據幾項指標結果表明，2013 年 TIP 為低收入和少數族裔社區就他們佔該區域人口比重份額相對地分配了較多的公共撥款。

採用的兩種方法得出的總數均顯示說明 2013 年 TIP 按比例作出的投資相對高於少數族裔和低收入人口區域人口比例或相關群體的出行比例。下列圖表總結了這些調查結果。

統計得出的分析調查結果		
	2013 年 TIP 投資所佔比例	總行程數/人口所佔比例
以人口使用為主		
低收入	24%	16%(總行程數)
少數族裔	49%	42%(總行程數)
以可利用狀況	22%	20%(人口—關注的社區)

根據出行方式更深入地對投資狀況進行的調查表明了類似的結果。例如，在公交方面，以人口使用為主的分析中，結果表明低收入人口所佔的投資比例(59%)略高於通行所佔比例(56%)。少數族裔公交行程的投資比例(61%)既略高於少數族裔在總人口中所佔的比例，又略高於少數族裔人口所佔的公交行程比例(60%)。但是，結果在所有少數族裔社群之間並不一致。對於街道和道路投資，以上調查結果也反映出實情。沒有結果表明對低收入和少數族裔人口有任何體制上的不利情況。

該項分析是 TIP 的其中一部分，並將向公眾提供更多簡明易懂的投資數據資料。根據 2011 年 TIP 投資分析收到的反饋意見，工作人員還為所有可製圖的 2013 年 TIP 項目繪圖，並將它們編列在下列圖中：關注的社區、超出平均值的低收入人口分佈範圍和各族裔(西班牙裔/拉丁裔；非西班牙裔/拉丁裔的白人；黑人/非洲裔美國人；亞裔；夏威夷土著/太平洋群島島民和美洲印第安人/限阿拉斯加土著)超出平均值人口分佈範圍。

略

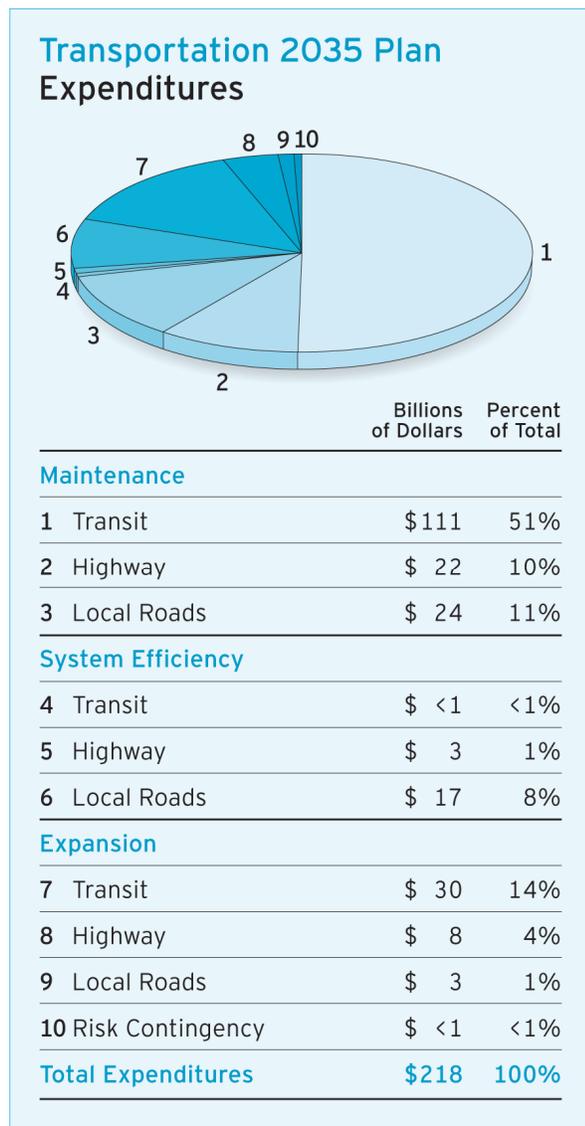
## 投資決定

2035 年交通運輸方案針預計從今後二十五年的交通運輸收入\$2,180 億中撥出 72%，用於推行本區域的目前公交網絡、當地街道和道路以及公路的維修保養。如下所示，還有佔 9%的系統效率投資和約佔 19%的策略拓展項目投資等其他廣闊的投資領域。

2035 年交通運輸方案評估和規劃支持灣區交通運輸系統所有組成部分的撥款策略，包括但不限於公交營運和重大維修保養項目、州和當地道路系統營運和維修保養項目以及交通運輸系統管理。

在發現撥款短缺的領域，2035 年交通運輸方案尋找解決這些撥款短缺的策略。2035 年交通運輸方案(簡稱「T-2035」)政策 — 灣區區域交通運輸方案 — 傾向於通過為灣區公交服務運營者提供約 82% 公交營運撥款和重大項目重置費以及 68% 的大都會交通運輸系統(MTS)街道和道路維修保養費，將保持和維修保養交通運輸系統作為首要需求。

可在 MTC 的網站 [http://www.mtc.ca.gov/planning/2030\\_plan/index.htm](http://www.mtc.ca.gov/planning/2030_plan/index.htm) 上查閱灣區交通運輸方案，2035 年交通運輸方案全文。



相比之下，TIP 為期四年，包括\$111.6 億的項目撥款。TIP 的大致分項支出如下：

- 適當的維修保養項目 — \$38 億或 34%
- 系統效率 — \$19 億或 17%
- 策略擴展 — \$55 億或 49%

TIP 僅限於聯邦政府級別的项目和方案；當地的公交營運和維修保養項目以及當地街道和道路的維修保養項目通常不歸納在 TIP 中。

有關 TIP 項目的交通模式和目的，請參閱圖 3。

下文簡述了 RTP 的三個主要投資類別和 TIP 近期更具體的撥款策略。如需瞭解進一步詳情，請查閱附錄 2035 年交通運輸方案的投資方案（A-34「財務方案」）。

**充分的維修：**本投資類別包括公交車輛和設施的修復和更新，以及高速公路和當地公路的維修保養。

為確保充分維修保養，該區域目前正在進行的重大項目包括海灣大橋東段加固工程和 BART 車廂更換方案(請參閱下文中的「2013 年 TIP 花費超過兩億的項目」的內容)。

2013 年 TIP 中的街道和道路投資標準預計可將路面保持在與目前相同的「尚可」狀況。TIP 和 2035 年交通運輸方案的其中一個主要差異是街道和道路修

復的大部分收入是通過汽油稅津貼提供，該項撥款已經包括在長期方案中，TIP 中未作任何要求，因為此類項目是使用當地撥款。就近期規劃而言，將在為期四年的時間裏通過「同一灣區撥款方案」(One Bay Area Grant Program)向灣區九縣提供\$3.2 億的 STP/CMAQ 撥款。當地街道和道路修復是本項撥款的合格項目類別之一(請參閱附錄 A-18 中有關 OBAG 方案的內容)。

為了滿足公交重大維修保養項目需求，T-2035 投資將解決公車、路軌電車和渡輪更新的所有短缺撥款，但僅為其他首要投資項目短缺的四分之一的撥款。

另外，MTC 公交重大項目優先方案十年需求和收入評估表明，如果公交重大項目更換與修復項目規劃符合聯邦公交管理局的十年期方案撥款要求，需求將在該十年期的中段(2015-2018年)達到高峰，BART、Caltrain 的主要列車更換以及其他車輛的更換支出在該階段將達到高峰(請參閱附錄 A-11)。鑒於上述需求，為了使該十年期的現金流轉趨於平緩，MTC 設計了一種建立儲備金的方法，其中包括 \$1.5 億的車輛更換儲備金，以滿足今後的規劃需求。此外，MTC 還提供 \$1.5 億的 STP 撥款，用於為 FTA 方案提供額外輔助，支持今後的主要車隊更換、固定導向修復和其他重大項目需求。MTC 將在兩年內提供 STP 撥款，並隨後進行 TIP 修訂，將這些撥款用於公交。

**系統效率：**本項投資類別嘗試從本區域現有基礎設施中發掘更多潛能；為自行車使用者、行人、輪椅使用者和低收入人士擴展活動範圍；實施保護本區域公共活動空間和環境策略。

在此四年期間，本區域已經為以下方案提供撥款：Lifeline 交通運輸方案項目；氣候創新方案；灣區公交營運業者安全專案和保安專案；區域營運方案，例如 511、公交業績方案、區域共乘方案、交通運輸行銷、重點保護區、公路營運(包括公路業績方案、事故管理，區域信號燈管理和技術協助)。在 2013 年 TIP 中已經規劃將約 \$2.7 億的 STP 和 CMAQ 撥款用於支持此類活動。此外，還透過 OBAG 方案在四年期間向灣區九個縣的部分自行車和行人項目，和可居住社區交通項目(TLC) (通過審批的項目類別) 提供 \$3.2 億的 STP/CMAQ 撥款。

**策略擴展：**本投資類別將投資款項用於擴展高生產率項目的交通設施。此類投資包括高交通流量/收費車道、高速公路和鐵路擴展、以公交為主導的制定政策、貨物交通運輸、快速公車路線/公車快線服務等。TIP 中的所有主要公交擴展項目均是 MTC 第 3434 號決議(附錄 A-3「區域公交擴展方案」)的其中一部分，該決議代表該區域對灣區公交擴展項目的共識協議。

在 2013 年 TIP 中的主要策略擴展項目，以先後順序列明：

- BART 擴展路段，從 Warm Springs 站至 Berryessa 站
- 三藩市中央地鐵
- 三藩市跨灣總站/Caltrain 市中心擴展服務路段 — 第一階段工程
- BART Warm Springs 站擴展服務路段
- 索諾瑪縣—馬林縣地區鐵路通道
- Capitol Expressway 輕軌公交(LRT)擴展服務路段

如需瞭解 2013 年 TIP 中總項目成本超過兩億的項目完整列單，請參閱下文中的「2013 年 TIP 超過兩億的項目」和「2013 年 TIP 超過兩億的分類項目表」。

如上所述，TIP 對區域空氣品質帶來的影響也必須要進行評估。在灣區，須由 MTC 依照聯邦《清淨空氣法案》的要求和環保署(EPA)規則作出 TIP 的空氣品質合格狀況決定。「2013 年 TIP 的空氣品質合格決定」作為附錄 A-32 隨附。

## 區域交通運輸方案(RTP)的一致性

聯邦法律規定，僅限與區域交通運輸方案(RTP)要求一致的項目才可納入 2013 年 TIP。這就意謂如果項目與 RTP 的要求不一致，即使是全資撥款的項目，也不能被納入 2013 年 TIP。當向各種不同的撥款計劃提交項目和首次作為修訂項目納入 TIP 時，須審查項目是否符合 RTP 的規定。一致性還包括 TIP 中的項目成本不得超過 RTP 的撥款限制投資方案規定的金額。

區域交通運輸方案將於 2013 年初再次更新。採納新的 RTP 同時亦會修訂 TIP 內容。

## 交通阻塞管治程序

根據 SAFETEA 的要求，MTC 大約每兩年更新一次交通阻塞管治程序(CMP)。CMP 採取的方法是確實現有的規劃程序，該程序是灣區改善流動性和管治交通阻塞狀況的基礎。灣區交通阻塞管治程序透過常規監管以及對策略的確認、評估和選擇來解決交通阻塞和流動性問題並實施選擇的策略。此類策略包括性能監管、縣交通阻塞管治計劃、短期公共交通計劃、主要通道探究工作、交通運輸改善方案(TIP)、區域交通運輸方案(RTP)和其他規劃活動。CMP 有一份核心任務表(從現有解決交通阻塞管治和流動性問題的多樣化活動中制定的項目和探究工作)，這些任務最終是為了提供交通投資重點的信息，然後將意見反映到區域規劃程序和 TIP 項目規劃中。在 2010 年已採納了最新的 CMP，隨附在附錄 A-41 中。

## 系統保護、營運和維修保養成本

TIP 和方案均須考慮維修保養和營運總體交通運輸系統的估算成本。2013 年 TIP 是 2035 年交通運輸方案中負責實施政策、策略和項目的規劃文件。2035 年交通運輸方案強調系統保留、營運和維修保養。首先，由 MTC 直接規劃的項目會被挑選出來作為重要的方案，用於解決 2035 年交通運輸方案中明確指明的各種交通需求。例如，OneBayArea 撥款方案向項目主辦單位提供撥款，解決方案中指明需要修復的項目。FTA 方案程式撥款方案(以及其他撥款方案)解決公交營辦業者的維修保養需求。TIP 中列明為本區域規劃負責項目撥款的其他機構(除了 MTC 之外，例如州政府)。尤其是州公路營運和保護方案(SHOPP)的撥款已被納入 TIP，以便達到州公路系統的營運和維修保養要求。下列是 TIP 的重要方案，針對解決交通運輸系統保護、營運和維修保養需求：

- **州級高速公路：州公路營運和保護方案(SHOPP)：**SHOPP 是一項由 Caltrans 管理的項目方案，目的是為了保留和保護現有的州公路系統。加州交通運輸部必須要為所有州公路和橋樑修復和重建制定十年制的方案。此後，該方案成為制定 SHOPP 的基準。SHOPP 項目分為六個主要類別：減少事故、橋樑維修保養、道路維修保養、路邊維修保養、交通運輸流動性和應急措施。由 Caltrans 區域辦事處發起在全加州進行項目競爭，將經批准的方案納入 SHOPP，安全是首要的考量因素。
- **當地街道和道路：**三藩市灣區當地道路基礎設施(鋪設路段，非鋪設路段和當地擁有的橋樑)的維修保養成本，由司法管轄區的路面管理方案和分析程序來確定。有關當地街道和道路的資料需要被納入區域交通運輸方案做需求評估，而且作為基準為街道和道路修復項目(TIP 的規劃)分配撥款。請參閱附錄 A-42，瞭解進一步詳情以及街道和道路需求和分析。
- **公交營運和修復：**TIP 列有本區域各個公交機構的財務能力評估，該評估是對本區域的公交營辦業者的財務狀況進行評估，並且實施保留現有重大項目方案和服務營運措施。

## TIP 的制定和時間表

MTC 與灣區合作夥伴機構及其成員機構共同合作編制 TIP 草案，其中包括各個城市和縣、公交營辦業者和其他項目主辦單位。合作夥伴機構包括聯邦和州機構、縣交通阻塞管治機構(CMA)、公

交服務提供業者以及市和縣的公務局代表。董事會為本區域的交通運輸系統的高層管理人員提供論壇，以便對制定 MTC 政策和撥款安排活動發表意見，並改善區域內的各方互動合作。夥伴機構，透過其委員會和特別工作組的共同合作，在為 2013 年 TIP 挑選規劃項目過程中扮演著至關重要的角色。

編制 TIP 草案的關鍵，是 MTC 要確定如何投資「可調動的」聯邦撥款，此指那些可用在各項交通需求方面的撥款，需求包括當地街道、公車更換、路軌擴展、新高速公路立交道或自行車和行人設施。為了制定一項可將撥款用於聯邦陸路交通運輸方案(STP)，以及緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)，MTC 與當地合作機構及其由市民組成的政策顧問委員會密切合作，確定區域的工作重點。工作重點依據長遠方案而定 — 2035 年交通運輸方案。

2013 年的 TIP 中的大多數項目源自 2011 年的 TIP。為了確定哪些項目可以繼續實施，MTC 要求 2011 年 TIP 項目主辦單位說明：哪些項目已完成、哪些項目大部分完成以及哪些項目正在進行或仍然在規劃或處於早期實施階段。在 TIP 草案的初步審查階段，項目主辦單位還可以申請 2013 年 TIP 的新項目。在把新項目加入 TIP 草案之前，須向空氣品質合格執行專責組(MTC 的空氣品質管理機構內設立的顧問小組)提交所有新項目列單。可在附錄 A-35 中查閱該新項目列單。

黨 2013 年 TIP 草案的編制完成后，將發佈草案供公眾審閱和給予意見。作為公眾審閱過程的其中一部分，草案文件會被送到全灣區 34 間主要圖書館以及 MTC-ABAG 圖書館。此外，還會向相關各方發出通知，其中包括交通運輸機構、其他的州、聯邦和各個族裔機構以及對此感興趣的其他與交通運輸相關連的各方組織，目的是針對灣區交通規劃和投資方面的事宜繼續諮詢程序。還會透過政府與政府間的審查而提交 2013 年 TIP 草案，經由灣區政府協會的區域資訊交流中心，該中心負責通知所有灣區的當地機構並搜集他們的評論意見。該文件可從 MTC 的網站下載，網址 (<http://www.mtc.ca.gov>)。還安排召開一次公眾聽證會，徵詢公眾的意見。公眾意見發表階段結束後，MTC 針對關鍵意見而給予的答覆會被編納入 2013 年 TIP 終稿附錄 A-45。該審閱過程依照 MTC 採納的公眾參與方案(PPP)程序進行。下文中有 PPP 的詳細說明。

公眾意見發表階段結束後，會將 2013 年 TIP 文件呈交給 MTC 規劃與分配委員會。委員會審查後會將文件轉交給全體委員會批准徵求採納。2013 年 TIP 被送交給 Caltrans 的聯邦方案辦事處，以便被採納入加州聯邦全州範圍交通運輸改善方案(FSTIP)或全州 TIP。意見發表階段結束後，Caltrans 就會審查和批准，然後 FSTIP 就會被轉交給聯邦公路管理局(FHWA)和聯邦公交管理局(FTA)負責審查和批准。獲得 FHWA/FTA 的批准意味著從立法角度 TIP 獲得最終批准。2013 年 TIP 時間表如下：

- 2012 年 5 月 24 日： 空氣品質合格執行專責組會議。
- 2012 年 6 月 22 日： 公佈 2013 年 TIP 草案和空氣品質合格分析草案，供公眾審查和發表意見。
- 2012 年 7 月 11 日： 公眾聽證會(在規劃與分配委員會的會議期間)。
- 2012 年 8 月 2 日： 2013 年 TIP 草案/空氣品質合格分析，公眾審查和發表意見階段結束。
- 2012 年 9 月 12 日： MTC 規劃與分配委員會，審查 TIP 草案和空氣品質合格分析，並轉交給 MTC。
- 2012 年 9 月 26 日： MTC 批准 2013 年 TIP 終稿和空氣品質合格分析終稿。

2012 年 12 月 17 日： FHWA/FTA 批准 2013 年 TIP(預計批准日期)

## 公眾參與過程

MTC 致力於將公眾參與的過程變得透明化、積極並提供全面的資訊、及時發出公眾通知、讓公眾得悉重要決定以及繼續有機會參與其中。更新和修訂交通運輸改善方案(TIP)的程序，是根據 MTC 公眾參與計劃中的規定程序為指引。依照 MTC 公眾參與計劃(PPP)第 3821 號決議中的規定，MTC 提供多種方法達成此承諾。可從 MTC 的網站下載 MTC 公眾參與計劃，而該計劃已列明在附錄 A-4 中，[http://www.mtc.ca.gov/get\\_involved/participation\\_plan.htm](http://www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm)。

此外，聯邦公交通法律，以及聯合聯邦公路管理局(FHWA)/聯邦公共交通管理局(FTA)規劃規則，管治大都會規劃程序，要求當地如有制定大都市的長遠交通計劃和其大都市的 TIP 時，要求有當地公眾參與其中并對此發表意見。FTA 已決定，當收款方遵守 FHWA/FTA 規劃規章所定的公眾參與程序時，收款方則達到了項目方案(POP)相關的公眾參與要求，即是收款方必須符合第 5307 節的撥款規定。因應 POP 的規定，TIP 和公眾參與方案達到其要求。有關公眾參與的活動事宜會被通知，並制定時間讓公眾能夠審閱 TIP 內容和發表意見，此舉就達到方案第 5307 節 POP 要求。

## 讓公眾參與有關交通運輸改善方案的方式

MTC 在制定目前區域交通計劃時，2035 年交通計劃—已經與受交通決定影響的各個部門和部落族裔進行廣泛的徵詢。對於 2013 年 TIP，該徵詢程序按照以下方式進行：

- 項目主辦單位包括加州運輸部，(Caltrans)當地司法機構和公交營辦業者：項目主辦單位及其縣交通阻塞管治機構(CMA)審查了 TIP 內各自的項目並與 MTC 進行諮詢。此外，這些機構還透過灣區合作夥伴機構參與 MTC 方案的每一個步驟，包括項目準則選擇和保證 TIP 中列有的交通項目順利進行。
- MTC 和其他區域機構工作人員定期就區域交通計劃以及相關規劃程序，與本區域的部落族裔進行徵詢。於 2012 年 3 月 20 日針對即將進行的 RTP 更新召開了一次部落峰會，討論在灣區交通計劃中，MTC 和部落各自扮演的角色。在峰會上派派發了 2011 年 TIP 指南。
- 有關空氣品質問題的空氣品質徵詢，透過空氣品質合格工作組進行，包括 BAAQMD 以及美國環保署(US EPA)、加州空氣資源委員會(ARB)的代表、聯邦公路管理局、聯邦公共交通管理局以及州和當地的交通運輸機構，該工作組審查了 2013 年 TIP 及其空氣品質合格分析報告。
- 已經寄出 2000 多份通知，其中包括有關 2013 年 TIP 草案以及如何在 MTC 網站上查閱 2013 年 TIP 草案，和如何對該草案發表意見的指導。郵寄對象為參與交通計劃而做準備的機構，其中包括部落民族。另外還透過各個政府間審查程序(灣區政府協會區域資訊交流中心)向州立機構和當地機構進行諮詢。
- MTC 已經向公眾發佈了最新的三藩市灣區 2013 年 TIP 指南。該指南目的是更好地講解 TIP 在更大規模的規劃和項目制定程序當中的意義。自從兩年前刊登了第一版指南以來，指南一直在 MTC 的網站上刊登，並在各種不同的專題討論會上派發給公眾，包括在公共聽證會上和其他活動中。作為我們 2013 年 TIP 制定協商程序的一部分，MTC 還將指南派

發給州、當地和聯邦資源機構以及部落民族。已將更新的指南納入附錄 A-31，可在 MTC 網站上查閱，[http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/DRAFT\\_2013/Guide\\_to\\_TIP.pdf](http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/DRAFT_2013/Guide_to_TIP.pdf)。

- MTC 區域交通計劃遵從《加州環境品質法案》(CEQA)合格規定，也視為可用於與聯邦、州和當地資源機構徵詢有關土地使用管理、自然資源、環境保護、保留和古蹟保存等議題的項目內容框架(如適用)。作為 RTP 更新版(亦稱為「規劃灣區」計劃)的其中一部分，MTC 與灣區政府協會將在 2012 年 6 月為「規劃灣區」計劃共同召開最多四次會議，誠邀各個機構和公眾發表意見。在此類徵詢意見會議上，將以演示說明的方式講解 TIP 的制定狀況，並重點強調與 RTP 的關係。擬定於 2013 年春季採納「規劃灣區」計劃。

## TIP 期限

根據聯邦規則規定，項目總經費必須列明在 TIP 中。同時根據聯邦規則規定，只有四年期的規劃要列明在 2013 年 TIP 中，即是 2012-2013 財政年度(FY)至 2015-2016 財政年度。所有其他撥款僅用作說明目的。此外，未來年度(包括 2013 年 TIP 四年期之後)的項目估計撥款僅因提供資訊為目的列明在 TIP 中。

## 經費限制

TIP 必須受經費限制，即規劃撥款金額不得超過估計可合理提供的撥款金額。在制定 2013 年 TIP 時，MTC 已經考慮到 TIP 四年期限內(2012-2013 聯邦財政年度至 2015-2016 聯邦財政年度)預計可提供的交通撥款收入，並確認 2013 年 TIP 已受方案和年度經費的限制。

此外，該限制要求適用於四年期限方案年度中的每一個年度，因為三藩市灣區屬於空氣品質非達標的區域，只限具有確定撥款或可合理提供確定撥款的項目才可納入 TIP 的頭兩年規劃中。MTC 對 TIP 的每一次修訂均須重新證明其項目是否符合經費限制規定。

經費限制要求，包括 TIP 重大項目的營運和維修保養，以及整體維修保養和營運交通運輸系統的估算費用。MTC 目前的 RTP 和 2013 年 TIP 項目內容框架均符合此項要求。

2013 年 TIP 編制了大多數以前規劃的項目，反映 MTC 以前的規劃行動，其中包括交通通道流動性改善帳戶(CMIA)方案、1B 提案項目、區域交通改善方案(RTIP)、聯邦公交撥款項目(第 5307 節和第 5309 節)、陸路交通項目(STP)、透過 SAFETEA 擴展授權的緩解交通阻塞方案、空氣品質方案(CMAQ)以及交通增強活動(TE)。TIP 還包括收費橋樑項目，以及具有區域重要性的當地項目(此指由交通運輸機構合作夥伴和/或公投批准的項目)，其中包括選民批准的灣區通行費調整、區域 2 號議案和灣區九個縣中的七個縣為交通而征收的縣銷售稅。

受限制的 2013 年 TIP 經費還包括可供使用的州撥款，其中有緩解交通阻塞方案(TCRP)和州交通運輸改善方案(STIP)撥款，利用到最新撥款估算方法和州政府撥款行動。

根據 TIP 項目列單，MTC 繼續監管獲撥款方案的進度和交通運輸項目的撥款需求。任何重大更改均須由 MTC 及其交通合作夥伴負責審查；如有必要，MTC 將採取適當的行動措施(例如 TIP 修訂)，以確保 TIP 的經費處於受制狀況。

## 修訂 TIP

TIP 被採納後，會不定時的根據具體情況對 TIP 進行改動。如果改動程序符合聯邦對 TIP 制定和批准的要求，而且符合聯邦全州範圍交通運輸改善方案(FSTIP)的聯邦修訂程序，聯邦規則就規則允許對 TIP 進行改動。MTC 將在客觀情況迫切需要對 TIP 進行改動時才會考慮此類修訂，但改動不得對 TIP 的空氣品質合格或經費限制調查結果產生不利影響。

TIP 修訂程序的詳情已列於附錄 A-40 中的 MTC TIP 修訂程序和程序文件中，並列於附錄 A-4 中的 MTC 公眾參與計劃中。

## TIP 與其他聯邦和州交通運輸方案的關係

### 聯邦全州範圍交通運輸改善方案

如同每個都市區域都必須制定 TIP 一樣，每個州必須按照聯邦規則的要求制定聯邦全州範圍交通運輸改善方案(FSTIP)。FSTIP 包括全州範圍內所有使用聯邦撥款的項目、要求採取聯邦行動措施的項目以及具有區域重要性的交通項目。在加州，區域 TIP 一旦獲得相關大都市規劃機構(在灣區則為 MTC)的批准，以及通過聯邦公路管理局(FHWA)和聯邦公交管理局(FTA)作出要求的經費限制和空氣品質調查之後，則無需經過修改就可納入 FSTIP。項目必須在提供撥款的部門，例如 FTA、FHWA 或加州運輸部(Caltrans)“授權”分配撥款(例如，承諾對合約撥款)之前，被納入 FSTIP，否則主辦單位不能夠實際花費任何此類撥款。

### 州交通運輸改善方案

加州運輸委員會(CTC)須每兩年通過一次州交通運輸改善方案(STIP)，並將通過的方案送交給立法機構和州長。STIP 是一份列有全部主要項目綜合方案列單，由指定的州撥款方案為其提供撥款，撥款還包括某些直接向各州提供的聯邦撥款。因此，列於 STIP 中的很多項目最終還必須列明在區域 TIP 和 FSTIP 中。

STIP 的絕大部分(75%)列明全加州區域級別制定的開支方案，稱為「區域交通運輸改善方案」(RTIP)。CTC 公佈撥款估算，通知每個區域預計可從各種撥款來源收到的金額。該項估算是以法規要求為基準在全州分配撥款。

Caltrans 提議了 STIP 的另一部份供 CTC 採納，稱為「跨區域的交通運輸改善方案」，簡稱 ITIP。ITIP 持有 STIP 剩餘的 25%撥款，用於應對各大都市跨界和連接州交通運輸系統的交通基礎設施需求；例如，各城市間互通的鐵路、各區域間互通的公路等。

## 在 TIP 規劃中的撥款來源

2013 年 TIP 透過多種不同的撥款來源獲得交通撥款，其中幾個主要撥款來源是：

### 聯邦公交管理局(FTA)方案

- 第 5307 節
- 第 5309 節「固定導向公交服務」
- 第 5309 節(BUS)
- 重大項目投資項目的撥款
- 第 5310 節「長者和殘障人士計劃」
- 第 5316 節「工作機會和反向通勤計劃」(JARC)
- 第 5317 節「新自由計劃」
- 聯邦自主決定方案(轉向撥款)

### 聯邦公路管理局(FHWA)方案

- 陸路交通運輸方案(STP)
- 緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)
- 其他聯邦自主決定方案，包括重要的項目和其他特定用途方案

### 州、區域和當地方案

並非所有的州和當地撥款均須納入 TIP。但是，如果此類撥款在使用時與上述聯邦撥款相符，或者與要求獲得聯邦批准或其他正式聯邦行動措施的項目有關連，或者被視為具有區域重要性，則必須納入 TIP。此類州和當地撥款可包括以下各項：

- 州交通改善方案(STIP)，包括區域交通改善方案(RTIP)和跨區域交通改善的方案(ITIP)；
- 2006 年選民通過的 1B 號債券基金議案，包括交通通道流動性改善帳戶計劃(CMIA)、貿易通道改善撥款 (TCIF)以及公交設施現代化、改善和強化服務帳戶計劃(PTMISEA)撥款；
- 州公路營運和保護方案(SHOPP)；
- 《交通運輸發展法案》(TDA)和州立公交協助(STA)撥款；
- 來自縣的 0.5¢ 交通銷售稅和用於公交的銷售稅收入；
- 區域 1 號議案(RM 1)和區域 2 號議案(RM 2)橋樑通行費撥款；

其他各類分配給區域重大項目的撥款 (獲得撥款的當地項目)。。

## 項目撥款選擇

### 制定項目提案

透過市級、縣級、公交營辦業者和區域級別等各方的集思廣益籌劃出各個項目的構想。項目的一些主要構思來自於縣交通阻塞管治方案、全縣範圍的交通運輸計劃、公交營辦業者的短期公交計劃以及由 Caltrans 負責進行的州公路規劃程序。然後將這些項目構思與區域交通計劃的規劃工作結合在一起。當完全確定好項目的規模、時間表和預算之後，就可以提交項目申請撥款。

項目的主辦單位(被指定實施項目的機構)須負責提出 TIP 規劃的申請、申請規劃撥款和完成項目。在灣區，實施機構包括公交營辦業者、Caltrans、MTC、灣區空氣品質管轄區、交通阻塞管治機構、灣區內的九個縣、幾個攜手合作的機構以及每個縣內的各個城市。有關 TIP 中所列項目具體細節問題，請向項目主辦單位查詢。

### 項目揀選程序

使用到聯邦、州和區域撥款的規劃項目揀選程序將取決於項目的類別和具體撥款的來源。項目一旦被揀選，則有資格被納入 TIP。以下描述了揀選程序的主要步驟和 MTC 對揀選程序的決議。可在 MTC 網站 <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/> 和本文的附錄中查閱各決議內容。

區域公交擴展方案，第 3434 號決議.....	附錄 A-3
協調公交服務-人民服務的交通計劃， 第 3787 號決議.....	附錄 A-7
2012 年區域交通運輸改善方案(RTIP)， 第 4028 號決議.....	附錄 A-10
公交重大項目的優先事項，第 3908 號決議.....	附錄 A-11
Lifeline 交通方案指南，第 4033 號決議.....	附錄 A-14
《新交通授權法案》— STP/CMAQ — 週期 1， 第 3925 號決議.....	附錄 A-17
《新交通授權法案》— STP/CMAQ — 週期 2， 第 4035 號決議.....	附錄 A-18
FTA 長者和殘障人士計劃，第 4005 號決議.....	附錄 A-21
2011 年 FTA 非都市化地區規劃項目方案， 第 3988 號決議.....	附錄 A-22
2012 年和 2013 年 FTA 非都市化地區區域規劃項目方案， 第 4048 號決議.....	附錄 A-23
新自由方案，第 4041 號決議.....	附錄 A-25

## 空氣品質合格

根據聯邦規則條例的規定，必須由 MTC 對 TIP 進行分析，確保其是否符合灣區批准的聯邦空氣品質計劃(亦稱為「州立實施計劃」或 SIP)。根據機動車輛廢氣排放的模擬狀況，考慮到 TIP 中的

所有項目，均不得超過 SIP 規定的和 EPA 批准的機動車輛廢氣排放配額(MVEB)。此外，TIP 必須及時實施減少 SIP 中的廢氣排放量的策略(稱為「交通管制議案」，簡稱 TCMs)。

透過使用最新的規劃假設措施，MTC 為 2013 年 TIP 進行了新的空氣品質合格分析。根據 2001 年一小時臭氧達標計劃的臭氧預測指數和 2000 年一氧化碳維持計劃確定機動車輛廢氣排放配額。在已獲批准的 2001 年臭氧達標計劃中的交通管制議案(TCM)A 至 E 項均已全面實施。有關合格報告中提到的所有 TCM 及時實施的事項內容仍然適用。

分析報告的副本已在 TIP 文件中的附錄 A-34，公眾可前往 MTC-ABAG 圖書館(地址：101 Eighth Street, Oakland) 查閱或瀏覽 MTC 網站 <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/>。

## TIP 分類(總覽)列單

《聯邦規則集》(CFR)第 23 章第 450.216 節和第 450.324 節，允許根據《聯邦規則集》第 40 章第 93.126 節和第 127 節中的表 2 和表 3 的規定，無需接受空氣品質合格分析的項目已列於 TIP 中分類列單。分類(總覽)列單中不論是項目歸納或修改的程序，均必須遵從州政府管理分類項目列單的程序和步驟(附錄 A-37)，即是依照加州聯邦規劃小組(CFPG)、加州交通部(Caltrans)、聯邦公路管理局(FHWA)和聯邦公交管理局(FTA)等協定的。TIP 中的 MTC 分類(總覽)列單按照並遵循州政府管理分類項目列單的程序條款。

可在 MTC 的 TIP 網站查閱 TIP 中的分類列單備份，  
<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/2013/grouped.htm>。

一些分類列單的範例，包括但不限於以下各項：

- 公路橋樑方案(HBP)
- 公路安全改善方案(HSIP)
- 鄉村高危道路方案(HR3)
- 通往學校的安全路線(SR2S)

## 實施《美國殘障人士法案》(ADA)的項目

為了達到聯邦的要求，2013 年 TIP 確定了凡實施《美國殘障人士法案》(ADA)規定的項目均必須具備有輔助客運服務和主要車站的計劃。

《美國殘障人士法案》(ADA)規定，凡公交服務和設施(包括列車站和路軌車站)均可讓殘障人士使用。聯邦規則允許每個路軌服務系統的營辦業者要指定某些車站作為主要車站，並可讓殘障人士(包括輪椅使用者)便於使用這些車站。在主要車站計劃中被採納的大多數項目均已實施此規定。附錄 A-38 中列出部分正在實施 ADA 規定的項目。

## 實施 TIP 項目

聯邦規則要求 TIP 列明其以前實施的主要項目。附錄 A-36 是一份列單，當中列有 2011 年 TIP 已完成的所有 332 個項目，並在 2011 年 TIP 修訂版中存檔或在制定 2013 年 TIP 過程中存檔。該列單不包括 2013 年 TIP 的某些項目(此指沒有在 2013 年 TIP 期限內獲得撥款的項目，但純屬以說明為目的而編列在此 TIP 中，亦不包括因撥款獲重新分配而被除名的項目或因實施問題而未能開展的項目)。

除了要達到聯邦規則的規定，此舉也有助於監管規劃程序的有效性。下列是已存檔的項目列單(以聯邦、州、區域和當地撥款作分類)：

撥款類別	項目總成本	分配百分比	2011 年 TIP 期限內的成本	分配百分比
聯邦	\$1,875,929,481	26%	\$197,907,482	24%
州	\$3,837,475,739	52%	\$461,202,452	56%
區域	\$146,979,092	2%	\$9,618,000	1%
當地	\$1,466,860,096	20%	\$161,805,191	19%
<b>總計</b>	<b>\$7,327,244,408</b>	<b>100%</b>	<b>\$830,533,125</b>	<b>100%</b>

下列是已存檔的項目列單(以使用不同交通方式作分類)：

交通方式	項目總成本	分配百分比	2011 年 TIP 期限內的成本	分配百分比
自行車/行人	\$72,327,401	1%	\$13,170,250	2%
當地道路	\$636,864,692	12%	\$161,130,131	20%
州立公路	\$4,437,853,435	82%	\$578,243,730	73%
公交	\$237,646,865	4%	\$39,067,937	5%
<b>總計</b>	<b>\$5,384,692,393</b>	<b>100%</b>	<b>\$791,612,048</b>	<b>100%</b>

## 交收項目撥款政策

本區域針對某些FHWA管理的撥款已制定撥款截止日期，包括陸路交通運輸方案(STP)，緩解交通阻塞及空氣品質改善(CMAQ)撥款，以確保依州和聯邦撥款列明的截止日期前按時交收項目。本區域的交收項目撥款政策(MTC第3606號決議)制定了標準的政策，適用於強制執行項目撥款截止日期，以及受《安全、義務、可變通、有效的交通運輸公平法案：留給使用者的需知》(SAFETEA)期限約束期間的此類和其他獲FHWA管理的撥款項目。被揀選出可獲得聯邦撥款的項目必須表明其有能力可以在指定的區域、州和聯邦撥款的截止日期內使用到撥款。該項標準將用於揀選可獲撥款的項目，以及用於在特定TIP年度的撥款分配。

MTC的工作人員時常進行監管並將是否有履行項目責任的情況彙報給灣區合作夥伴機構。該合作夥伴機構的工作組將彙報監管項目中遇到的問題，並在必要時提出建議。區域的交收項目撥款政策的具體條款內容列明在MTC第3606號決議中，該決議列於附錄 A-29中。

## 管理撥款

TIP 中列明的聯邦撥款，是在該財政年度內由聯邦公路管理局(FHWA)負責/調動，或由聯邦公共交通管理局(FTA)負責或作為 FTA 補助金授予，數額要視當年財政年度的撥款來源分配水平而定。此舉改善了區域內的聯邦責任機構 (OA)的整體管理狀況，並確保 OA 可為某一特定財政年度內規劃的項目提供撥款。

被揀選出可獲得聯邦撥款的項目必須表明其有能力可以在指定的區域、州和聯邦撥款的截止日期內使用到撥款。該項標準將用於揀選可獲撥款的項目，以及用於在特定TIP年度的撥款分配。

## 通行費信貸

《21 世紀交通公平法》(TEA21)的第 1111(c) 節、《美國法典》第 23 章、《聯運陸路交通效率法案》(ISTEA)第 1044 節的第 120(j) 分節，允許各州可使用某些通行費收益用作信貸，計入第 23 標題授權方案的非聯邦配對份額(除緊急救濟方案外)和第 49 標題第 53 章授權的公共交通方案。

通行費信貸並非額外的撥款，但可用於代替非聯邦配對撥款，使聯邦能夠參與到項目 100%的經費。當使用通行費信貸代替非聯邦配對撥款時，TIP 在財政上必須受到限制。透過 MTC 的撥款管理系統(FMS)進行跟進追查通行費信貸的狀況。可參閱附錄 A-15 和附錄 A-16 瞭解州立的通行費信貸政策和程序。

## 有責任提供撥款的項目之年度列單

根據聯邦規則的要求，MTC 在每個日曆年底時須發佈一份記錄前一年已完成項目的年度列單。該表依照《美國法典》第 23 章的第 134(j)(7)(B) 款、第 23 章第 135(g)(4)(B) 款、第 49 章第 5303(j)(7)(B) 款和第 49 章第 5304(g)(4)(B) 款以及《安全、義務、可變通、有效的交通運輸公平法案：留給使用者的需知》(SAFETEA)修訂的要求發佈，內容要求“... 項目年度列單，包括人行道和自行車交通設施投資，在前一年授予聯邦撥款的項目，應該予以公佈或由州、公交營辦業者和大都會規劃組織共同合作提供此資料供公眾審閱。該列單必須與每份大都會交通運輸改善方案(TIP)中所列的撥款類別內容一致。”

當項目達到撥款需要支出的某階段時，須由 Caltrans 向聯邦交通運輸部提交申請，要求確認有提供可用作報銷的撥款。該可用撥款確定“有責任提供”該撥款以備使用(一旦開始有支出)。撥款責任是一種衡量項目取得進展的方法。已經獲得有責任提供撥款的項目不一定需要在該計劃年度開始或完成，而為項目負責提供的撥款金額也不一定要等於項目的總費用。有可能會出現當項目階段完成時仍有未使用到的撥款金額，這筆金額就會退還並列為不需負責提供的撥款金額。對於聯邦公共交通管理局(FTA)的項目來講，當有 FTA 資助金時就有責任要提供撥款。

該列單的目的也是要公眾提高意識，瞭解政府在交通項目方面的支出情況。可從以下 MTC 網站取得該列單副本：<http://www.mtc.ca.gov/funding/delivery/>，或者致電給 MTC 圖書館索取該列單，電話是 510.817.5836。有關 2010-2011 財政年度列單，請參閱附錄 A-30。

## 加快項目揀選程序

聯邦規則(CFR)第 23 章的第 450.330 部分，允許在 TIP 和 FSTIP 期限內有項目變動，但須受制於合作機構(包括本區域內的州和公交營辦業者)批准程序。MTC 作為三藩市灣區九個縣的大都會規劃機構(MPO)已經制定了一項程序(見下文)，透過與區域內的交通機構合作夥伴互相徵詢，制定允許項目的變動要符合 CFR 第 450.330 部分規定的加快項目揀選程序。TIP 中所列的所有項目均依照 CFR 第 23 章第 450 部分的規定揀選。聯邦規則(CFR)第 23 章第 450.330 部分，允許在 TIP/FSTIP 中有項目變動，但須受合作各方同意的程序制約。以下是該項程序說明。

所有的變動必須與區域交通計劃 (RTP)保持一致；不得對交通管制措施(TCM)的加快實施有不利影響；必須符合第六章條款的規定；不得對區域交通計劃中的其他項目交收產生負面影響；不得影響 TIP 的合格調查結果。

對於區域陸路交通運輸方案(STP)、緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)的撥款，以及由聯邦公路管理局(FHWA)負責的其他撥款，MTC 透過與區域交通合作夥伴(包括灣區公交營辦業者、交通阻塞管治機構(CMA)、各縣、FHWA、FTA 和 Caltrans)的廣泛徵詢，制定了項目撥款交收政策。區域項目撥款交收政策(MTC 第 3606 號決議，2008 年 7 月 23 日修訂)詳細說明如何強制執行項目撥款截止日期和撥款管理要求，以及項目如何在採納的 TIP 時限內作時間變動。該項政策符合 CFR 第 450.330 部分的加快項目揀選程序要求。項目撥款交收政策亦納入 TIP 修訂程序，與 2013 年 TIP 一起採納。雖然項目做出變動時不要求對 TIP 進行修訂，為了使 TIP 符合經費限制要求，在每一個聯邦財政年度之後可能需要對 TIP 進行修訂。

對於州交通運輸改善方案(STIP)中的項目，MTC 將在獲得加州交通運輸委員會(CTC)的修訂或批准分配後對項目作出變動。Caltrans 可能會對 TIP/FSTIP 期限內的州公路營運保護方案(SHOPP)文件中的項目作出變動，不需修訂 TIP(通知 MTC)。

Caltrans 當地協助分部已經為公路橋樑方案(HBP)、公路安全改善方案(HSIP)、通往學校的安全路線(SR2S)方案和州政府負責的其他當地協助方案實施項目揀選程序，以便制定 TIP 項目列單。該程序是與實施機構、FHWA、MPO 和 HBP 顧問委員會共同合作制定。MTC 和公交營辦業者同意，Caltrans 當地協助分部可對 HBP、HSIP、SR2 和 TIP/FSTIP 期限內的州政府管理的其他當地協助方案項目作出變動，不需修訂 TIP(通知 MTC)。

對於 FTA 負責的撥款，可應眸機構的請求對 TIP/FSTIP 期限內的項目作出變動，只要有撥款即可，而且改動不會對向其他準備接受有責任提供撥款的項目交收或提供撥款產生負面影響。

希望在聯邦撥款可供使用之前先使用自己當地撥款推動項目發展的實施機構，可向 Caltrans 申請提前施工授權(ACA)，或向 FTA 的預先資助機構申請，以便有 OA 和分配可供使用撥款之前先使用當地撥款推行項目。根據區域項目撥款交收政策(MTC 第 3606 號決議)的規定，凡使用 FHWA 負責的撥款(ACA 或 FTA 撥款資助機構)的項目，當責任機構的撥款有限時，該些項目享有優先使用撥款的權利。

## 主要撥款方案

### 介紹說明和提供撥款總結

TIP 必須受經費限制，即規劃撥款金額不得超過估算可提供的撥款金額。在制定 2013 年 TIP 時，MTC 已經考慮在 TIP 四年期(2012-2013 聯邦財政年度至 2015-2016 聯邦財政年度)預計可提供的交通撥款收入，並確定 2013 年 TIP 受經費限制。以下是 TIP 四年期內主要撥款來源財政總結(所有美元金額單位均以千計算)。

### 聯邦撥款

**聯邦公交管理局第 5307 節** — FTA 第 5307 節的撥款是根據 三藩市市-奧克蘭市、聖荷西市、Concord 市、Antioch 市和 Santa Rosa 市等五大都市的人口和服務要素，以及 Vallejo 市、Fairfield 市、Vacaville 市、納帕市、Livermore 市、Gilroy-Morgan Hill 市和 Petaluma 市等七個小都市區域的人口要素，由聯邦公交管理局負責分配給各個都市。MTC 針對公交重大替換項目以優先次序安排撥款，例如可帶來收益的公交服務車輛和固定導向服務，而有一些撥款則用於公交營運和加強公交系統的項目。下一個規劃週期預計開始與 2012 年秋季，將包括 2012-2013 財政年度。往後的年份將在未來規劃。收入估算可能包括前一年延用的撥款。

FTA 5307(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$237,034	\$244,145	\$251,469	\$259,013	<b>\$991,661</b>
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>
未規劃的撥款餘額	\$237,034	\$244,145	\$251,469	\$259,013	<b>\$991,661</b>

**聯邦公交管理局第 5309 節—固定導向服務(FG)**— FTA 第 5309 節 FG 也是一項方案撥款，根據大城市各地區的固定導向服務要素而分配撥款。MTC 使用與 FTA 第 5307 節撥款相同的標準和時間表規劃 FTA 5309 FG 撥款。但是，這些撥款的資格僅限於本區域的固定導向公交服務系統，包括第 23 章提及的專用路權上的路軌、渡輪和公車營運。下一個規劃週期預計在 2012 年秋季，並將包括在 2012-2013 財政年度。往後的年份將在稍後時間規劃。收入估算可能包括前一年延用的撥款。

FTA 5309 FG(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$142,546	\$146,823	\$151,227	\$155,764	<b>\$596,361</b>
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>
未規劃的撥款餘額	\$142,546	\$146,823	\$151,227	\$155,764	<b>\$596,361</b>

**聯邦公交管理局第 5309 節—公車和公車設施** — FTA 第 5309 節公車撥款方案通常透過 FTA 的良好修理狀況計劃、公車適用性和其他競爭力和授權方案，由 FTA 直接授予公交營辦業者和其他機構。該項撥款還可由國會透過專項撥款分配。第 5309 節的公車撥款是用於公車和公車設施更換、更新、擴展和加強項目而提供撥款。由於撥款完全是授權，因此在未得到國會採取任何行動措施之前是不能被納入規劃。

FTA 5309 公車(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$4,480	\$4,615	\$4,753	\$4,896	<b>\$18,743</b>
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>
未規劃的撥款餘額	\$4,480	\$4,615	\$4,753	\$4,896	<b>\$18,743</b>

**聯邦公交管理局—重大項目投資撥款—FTA** 重大項目投資撥款方案是一項在全國內經由競爭而獲撥款的方案，為新的和擴展的固定導向公交服務系統提供撥款，包括公車快捷公交系統。該項方案包括新興設的和小型興設的撥款方案。

FTA 5309 CIG(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$150,000	\$150,000	\$150,000	\$339,181	<b>\$789,181</b>
規劃的撥款金額	\$150,000	\$150,000	\$150,000	\$339,181	<b>\$789,181</b>
未規劃的撥款餘額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>

**聯邦公交管理局第 5310 節—長者和殘障人士計劃** — FTA 第 5310 節的撥款是提供給非牟利機構和當地政府(針對公交服務不足、不適合或無法提供公交服務的地方而為長者和/或殘障人士提供交通服務)。在加州，Caltrans 是此類撥款的指定收款方，MTC 負責協調當地區域的撥款審查程序。這是一項需要透過競爭而獲得撥款的計劃，為重大項目設備提供撥款，包括公車、客運車、電腦和軟體、無線電設備、輪椅升降機以及其他與交通相關的設備。加州交通運輸委員會於 2011 年 9 月採納了 2009-2010 財政年度和 2010-2011 財政年度項目計劃。下一個規劃週期預計在 2012 年 11 月開始，將為 2011-2012 財政年度確定撥款重點。SAFETEA 要求項目要來自協調公交與人民服務交通計劃(簡稱「協調計劃」)。灣區的協調計劃於 2007 年 12 月採納，目前正因應 2013 年 RTP 規劃週期而作出更新。

FTA 5310(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$3,388	\$3,490	\$3,594	\$3,702	<b>\$14,174</b>
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>
未規劃的撥款餘額	\$3,388	\$3,490	\$3,594	\$3,702	<b>\$14,174</b>

**聯邦公交管理局第 5311 節—非都市規劃方案** — FTA 第 5311 節的撥款是提供給在非都市化的地區提供交通服務的公交營運商和部落政府。MTC 與 Caltrans(指定的撥款收款方和撥款管理機構)共同為了灣區制定撥款重點項目。MTC 依照每個公交服務營辦業者的非都市化區域人口和非都市化區域道路計算分配給公交營辦業者的份額。收款方必須確定重大項目設備更換的重點，以及優先針對目前公交服務所需的重大項目安排維修保養。如果收款方能夠證明不需要使用到此類撥款來進行維修保養或更換重大項目設備，則可將此類撥款用於營運。目前，撥款規劃至 2011-2012 財政年度。

FTA 5311(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$1,518	\$1,563	\$1,610	\$1,659	<b>\$6,350</b>
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>
未規劃的撥款餘額	\$1,518	\$1,563	\$1,610	\$1,659	<b>\$6,350</b>

**聯邦公交管理局第 5316 節—工作就業和反向通勤方案(JARC)**— FTA 第 5316 節的撥款是提供給有助於工作就業的交通項目，那些為領取福利的人士和其他符合資格的低收入個人提供便利通勤

服務的公交項目(不論這些人士是往返工作地點還是前往其他與工作相關的受聘地點)。根據 SAFETEA 的規定, JARC 方案由原本屬於要透過競爭獲得撥款的授權方案改為規劃方案(根據低收入和福利領取人數, 按照都市化和非都市化地區比例分配)。收入估算包括本區域的大型都市化地區撥款。向 MTC 所屬區域提供的小型都市化地區和非都市化地區的撥款受制於全州範圍內透過競爭獲得撥款的方案, 因此不包括在下面的估算中。SAFETEA 要求項目要來自協調公交與人民服務交通計劃(簡稱「協調計劃」)。灣區的協調計劃於 2007 年 12 月採納, 目前正因應 2013 年 RTP 規劃週期而作出更新。

FTA 5316(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$2,804	\$2,889	\$2,975	\$3,065	\$11,733
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
未規劃的撥款餘額	\$2,804	\$2,889	\$2,975	\$3,065	\$11,733

**聯邦公交管理局第 5317 節—新自由方案** — FTA 第 5317 節是 SAFETEA 建立的一項新方案, 為新設的公交服務和替代公交服務的交通項目提供撥款, 這些交通項目雖未在 ADA 要求範圍內, 但卻是專為殘障人士提供協助而設。新自由方案是根據殘障人口在都市化地區和非都市化地區的比例進行分配。收入估算包括本區域的大型都市化地區撥款。向 MTC 所屬區域提供的小型都市化地區和非都市化地區的撥款受制於全州範圍內透過競爭獲得撥款的方案, 因此不包括在下面的估算中。SAFETEA 要求項目要來自協調公交與人民服務交通計劃(簡稱「協調計劃」)。灣區的協調計劃於 2007 年 12 月採納, 目前正因應 2013 年 RTP 規劃週期而作出更新。

FTA 5317(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$2,153	\$2,217	\$2,284	\$2,352	\$9,007
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
未規劃的撥款餘額	\$2,153	\$2,217	\$2,284	\$2,352	\$9,007

**區域陸路交通運輸方案(STP):** 聯邦交通運輸立法機構授權加州根據州內都市化人口比例, 向加州的各地區分配區域陸路交通運輸方案(STP)撥款。MTC 將來自三藩市灣區的 STP 撥款與 CMAQ 撥款集中使用, 制定綜合性和多模式的方案 — 稱為 OneBayArea 撥款(OBAG)方案。MTC 已經與我們的交通合作夥伴機構(由 STP/CMAQ 提供撥款)共同合作制定了各種方案。一般而言, STP 方案是為當地街道和道路修復方案、公交重大項目修復撥款短缺方案和區域營運方案提供撥款; 但在本 TIP 限期內, 各縣還可以要求將該撥款用於自行車和行人方案以及適宜居住社區的交通方案等類似的方案, 此類方案以前僅限使用 CMAQ 撥款。規劃是基於 Caltrans 和聯邦公路管理局(FHWA)提供的分陪比例而定。超出 SAFETEA 延期的 TIP 四年期(2012-2013 財政年度至 2015-2016 財政年度)分配比例的 STP, 已完全規劃在 STP/CMAQ OneBayArea 撥款方案第二個週期中。雖然使用 STP 的區域方案已經包括在 TIP 中, 一旦縣政府於 2013 財政年度完成項目徵集和揀選程序, 縣政府揀選的項目將在稍後時間透過 TIP 的修訂內容列於其中。

STP(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$97,364	\$100,285	\$103,294	\$106,392	\$407,335
規劃的撥款金額	\$60,087	\$81,465	\$0	\$0	\$141,552
未規劃的撥款餘額	\$37,277	\$18,820	\$103,294	\$106,392	\$265,783

**緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ):** 聯邦交通立法機構授權加州使用緩解交通阻塞和空氣品質改善方案(CMAQ)撥款(即使是在不達標的聯邦空氣品質標準的空氣品質區)。加州根據特定空氣品質區的未達標空氣嚴重程度和人口數量, 將 CMAQ 撥款分配給都市規劃機構(MPO)。MTC 將來自三藩市灣區的 CMAQ 撥款與 STP 撥款集中使用, 制定綜合性和多模式方案 — OneBayArea 撥款(OBAG)方案。CMAQ 方案為制定空氣品質策略的方案提供撥款, 例如適宜居住社區交通運輸方案(TLC)、自行車和行人方案、通往學校的安全路線方案、氣候倡議方案、公路性能倡議方案和 Clipper 卡<sup>(SM)</sup>(普及使用的車費卡, 俗稱路路通卡)。

可供規劃的撥款金額由 Caltrans 和聯邦公路管理局(FHWA)負責提供。超出 SAFETEA 延期的 CMAQ 四年期(2012-2013 財政年度至 2015-2016 財政年度)分配比例的已完全規劃在 STP/CMAQ OneBayArea 撥款方案第二個週期中。雖然使用 CMAQ 的區域方案已經包括在 TIP 中, 一旦縣政府於 2013 財政年度完成項目徵集和揀選程序, 縣政府揀選的項目將在稍後時間透過 TIP 的修訂內容列於其中。

CMAQ(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$88,901	\$91,568	\$94,315	\$97,145	<b>\$371,930</b>
規劃的撥款金額	\$82,005	\$55,900	\$23,340	\$0	<b>\$161,245</b>
未規劃的撥款餘額	\$6,896	\$35,668	\$70,975	\$97,145	<b>\$210,685</b>

## 州的撥款

**SHOPP:** 州公路營運和保護方案(SHOPP)之目的是充分地維修保養和營運州公路系統。按照《政府條例》第 14526.5 節和《街道和公路條例》第 164.6 節的規定, SHOPP 是一項四年期的項目方案, 其目的是減少車輛事故、橋樑保養、道路保養、路邊保養、交通流動性或與州公路系統相關的設施。最新規劃是為期四年的 2012 年 SHOPP, 從 2012-2013 財政年度至 2015-2016 財政年度; 與 RTIP 一樣, SHOPP 每兩年更新一次。可供規劃的撥款金額和年度規劃撥款金額反映了加州交通運輸委員會(CTC)批准的可向該區域提供的 SHOPP 撥款。

SHOPP(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$453,635	\$315,585	\$242,498	\$151,432	<b>\$1,163,150</b>
規劃的撥款金額	\$453,635	\$315,585	\$242,498	\$151,432	<b>\$1,163,150</b>
未規劃的撥款餘額	\$0	\$0	\$0		<b>\$0</b>

**區域交通運輸改善方案(RTIP):** RTIP 是一項為期五年的州公路系統(內/外)的重大項目改善方案, 由交通運輸改善撥款(TIF)和其他撥款收入來源提供撥款。RTIP 佔州交通運輸改善方案(STIP)的 75%。按照加州交通運輸委員會(CTC)的估算, MTC 根據人口和道路計算距離提交灣區的 RTIP。RTIP 每兩年更新一次。可供規劃的撥款金額和實際規劃撥款金額反映了縣的分配比例餘額、2012 年 STIP 撥款估算規劃目標以及加州交通運輸委員會(CTC)於 2012 年 3 月 29 日採納的承諾給本區域的撥款。更新 STIP 內容的下一個週期將在 2014 年。

RTIP(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$162,123	\$25,573	\$61,253	\$104,098	<b>\$353,047</b>
規劃的撥款金額	\$162,123	\$25,573	\$61,253	\$99,016	<b>\$347,965</b>
未規劃的撥款餘額	\$0	\$0	\$0	\$5,082	<b>\$5,082</b>

**各區域間交通運輸改善方案(ITIP):** ITIP 是一項為期五年的州公路系統(內/外)的重大項目改善方案, 由交通運輸改善撥款(TIF)和其他撥款收入來源提供撥款。ITIP 佔 STIP 的 25%, 強調了各個大都市間的交通基礎設施需求, 以及連接本州的交通運輸系統需求。可供規劃的撥款金額和實際規劃撥款金額反映了加州交通運輸委員會(CTC)於 2012 年 3 月 29 日採納的承諾給本區域的 STIP 撥款。更新 STIP 內容的下一個週期將在 2014 年。

ITIP(以千為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	760	\$22,284	\$65,610	\$0	<b>\$88,654</b>
規劃的撥款金額	760	\$22,284	\$65,610	\$0	<b>\$88,654</b>
未規劃的撥款餘額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>

**緩解交通阻塞方案:** 緩解交通阻塞方案(TCRP)是一項由前州長 Gray Davis 制定的方案。該項方案授權用\$49 億為全州範圍內約 150 個項目提供全部或部分撥款。該項方案的目標是緩解交通阻塞、提供貨物安全和有效的交通運輸措施以及為各種不同的旅行方式提供便利的接駁服務。根據 2012 年 STIP 撥款估算, 剩餘的未獲分配撥款的項目可能在按照原有方案接受分配方面遇到困難。TIP 中的 TCRP 預計從 CTC 收到分配撥款或收到「無成見信」(LONP)。

TCRP(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$40,000	\$40,000	\$39,039	\$2,820	<b>\$133,559</b>
規劃的撥款金額	\$40,000	\$40,000	\$39,039	\$0	<b>\$119,039</b>
未規劃的撥款餘額	\$0	\$0	\$0	\$2,820	<b>\$2,820</b>

## 當地/區域撥款

**橋樑通行費(州級所有的橋樑通行費)**— 橋樑通行費撥款是從灣區七座由州政府擁有的收費橋樑通行費而收集的撥款。灣區交通管理局(BATA)負責管理來自七座由州政府擁有的橋樑的基本通行費收入, 並分配給 Caltrans 用作這些橋樑的日常營運、維修保養和管理費用, 以及這些橋樑的重大改善項目和修復費用。BATA 還擔任區域 2 號議案(RM2)橋樑通行費撥款的中間機構, 向選民批准的具體項目分配撥款, 用作緩解橋樑通道的交通阻塞、州政府所有的收費橋樑抗震加固項目以及與加固工程相關的其他交通緩解項目。其他橋樑通行費撥款方案包括緩解橋樑通道交通阻塞狀況的區域 1 號議案(RM1)項目; AB 664 橋樑通行費淨收入(MTC 的政策規定將該項收入用於配對給緩解三藩市-奧克蘭海灣大橋、聖馬刁-Hayward 大橋和 Dumbarton 大橋等的交通阻塞狀況); 以及 2%橋樑通行費收入(該收入來自 RM1 的公交部分, 為具體渡輪重大項目提供撥款)。

橋樑通行費(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$629,011	\$631,632	\$635,268	\$639,051	<b>\$2,534,962</b>
規劃的撥款金額	\$315,896	\$300,883	\$124,120	\$90,213	<b>\$831,112</b>
未包括在 TIP 中的未規劃的撥款承諾	\$313,115	\$330,749	\$511,148	\$548,838	<b>\$1,703,850</b>

**其他當地撥款** — 包括阿拉米達縣、三藩市縣、康特拉科斯塔縣、聖塔克拉拉縣、聖馬刁縣、索諾瑪縣和馬林縣等各縣公交和其他公路改善方案的 1/2¢ 銷售稅。不包括待審批的銷售稅議案，例如納帕縣和索拉諾縣的議案。其他當地撥款還包括由當地機構、汽油稅津貼和用於公交營運當地和重大項目的《交通發展法案》(TDA)第 4 條和第 8 條(1/4¢ 銷售稅)而提供撥款的 Garvee 債券。當地撥款規劃由當地收費機構授權。

其他當地撥款(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$3,228,175	\$3,284,817	\$3,385,021	\$3,476,484	<b>\$13,374,498</b>
規劃的撥款金額	\$1,380,742	\$1,373,730	\$2,067,565	\$814,609	<b>\$5,636,646</b>
未規劃的撥款餘額	\$1,847,433	\$1,911,087	\$1,317,457	\$2,661,875	<b>\$7,737,852</b>

## 創新籌資

**加強施工** — 加強施工(AC)是一強化項目使之符合方案目標和項目交收日期的財務管理工具，該項工具使用非聯邦撥款，但仍然具備符合日後接受聯邦撥款的資格。一旦有聯邦撥款可供使用，AC 項目可全部或部分轉為一般聯邦撥款。以前花費的撥款則用聯邦報銷金額填補。

**預期稅收撥款債券** — 預期稅收撥款(GARVEE)債券方案允許使用獲聯邦撥款支持的免稅債務證券籌資機制，透過為路權和施工費用提供撥款而推動重要的交通基礎設施項目。此類項目必須符合州和聯邦法律規定的 GARVEE 籌資條件，並由加州交通運輸委員會(CTC)指定接受 GARVEE 籌資。此外，以這種方式籌資的項目必須獲得完整項目設計和環境審核批准，包括符合《美國環境保護法案》(NEPA)的規定。依照憲法的限制規定，州撥款不得用 GARVEE 債券來償債付款。因此，未來的聯邦資助撥款將用於償還債務，州和當地配對的撥款則用於償債之外的用途。

**《交通基礎設施財務與創新法案》** — 《交通基礎設施財務與創新法案》(TIFIA)在為具有區域和聯邦重要性的陸路交通項目籌資時提供聯邦信貸援助。根據 TIFIA 以抵押貸款、貸款擔保或備用信貸證等方式提供的聯邦信貸援助為償債條款提供更多的靈活性，並且可能比私人資本市場選擇提供更優惠的利率。

TIFIA(以千元為單位)	2012-2013 財政年度	2013-2014 財政年度	2014-2015 財政年度	2015-2016 財政年度	總計
可供規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$171,000	<b>\$171,000</b>
規劃的撥款金額	\$0	\$0	\$0	\$171,000	<b>\$171,000</b>
未規劃的撥款餘額	\$0	\$0	\$0	\$0	<b>\$0</b>

**Metropolitan Transportation Commission (MTC)**  
**2013年聯邦交通改善方案草案**

**圖 1: 2013年度TIP草案中的財政限額分析 (\$ in 1,000s)**

收入		2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
地方	消費稅					
	縣	\$814,082	\$844,860	\$871,563	\$896,075	\$3,426,580
	汽油稅					
	汽油稅 (縣級資助金)	\$171,236	\$171,236	\$171,236	\$171,236	\$684,942
	其他當地資金					
公共交通	公共交通					
	公車車票	\$816,247	\$829,507	\$857,212	\$876,353	\$3,379,320
	其他 (見附錄)	\$1,426,611	\$1,439,214	\$1,485,010	\$1,532,821	\$5,883,657
	當地總額	\$3,228,175	\$3,284,817	\$3,385,021	\$3,476,484	\$13,374,498
區域內	車輛註冊費(CARB Fees, SAFE)	\$5,812	\$5,870	\$5,928	\$5,988	\$23,597
	其他 (見附錄)	\$908,050	\$918,457	\$930,102	\$942,124	\$3,698,733
	區域總額	\$913,862	\$924,327	\$936,031	\$948,111	\$3,722,330
州	州高速公路運營和保護方案	\$453,635	\$315,585	\$242,498	\$151,432	\$1,163,150
	SHOPP (包括其增補項)	\$453,635	\$315,585	\$242,498	\$151,432	\$1,163,150
	州少數群體方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	州交通改善方案	\$165,632	\$57,455	\$137,032	\$111,454	\$471,573
	STIP 預案	\$35,412	\$4,471	\$0	\$0	\$35,412
	交通強化	\$2,337	\$0	\$0	\$0	\$2,337
	議案 1 A	\$61,308	\$0	\$0	\$0	\$61,308
	議案 1 B	\$446,385	\$129,344	\$48,613	\$2,608	\$626,950
	GARVEE 債券(包括借款服務支付)	\$89,100	\$16,100	\$16,100	\$0	\$121,300
	高速路保養(HM)	\$22,311	\$0	\$0	\$0	\$22,311
	交通堵塞緩解方案 (TCRP)	\$40,000	\$40,000	\$39,039	\$2,820	\$121,859
	州公交協助 (STA)(例如: 人口數量/收入為基礎, 議案42)	\$151,768	\$164,803	\$178,958	\$194,329	\$689,858
	州緊急維修方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	其他 (見附錄)	\$173,025	\$144,043	\$180,377	\$191,467	\$688,911
州總額	\$1,640,912	\$871,800	\$842,617	\$654,110	\$4,009,440	
聯邦公交	5307 - 城市化區域程式方案	\$237,034	\$244,145	\$251,469	\$259,013	\$991,661
	5308 - 清潔燃料程式方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5309a - 固定指導路線的先進化	\$142,546	\$146,823	\$151,227	\$155,764	\$596,361
	5309b - 全新的小規模的啓動 (大項目投資撥款)	\$150,000	\$150,000	\$150,000	\$339,181	\$789,181
	5309c - 巴士和巴士相關的撥款	\$4,480	\$4,615	\$4,753	\$4,896	\$18,743
	5310 - 長者和殘障人士程式方案	\$3,388	\$3,490	\$3,594	\$3,702	\$14,174
	5311 - 非城市化區域城市方案	\$1,518	\$1,563	\$1,610	\$1,659	\$6,350
	5311c - 公共交通和印第安保留地	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5311f - 城際巴士	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5316 - 工作通行與通勤反轉方案	\$2,804	\$2,889	\$2,975	\$3,065	\$11,733
	5317 - 新自由	\$2,153	\$2,217	\$2,284	\$2,352	\$9,007
	5320 - 公園內的公交系統	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	由FTIP預案發展成的FTA	\$103,106	\$0	\$0	\$0	\$103,106
	其他 (見附錄)	\$1,797	\$944	\$973	\$1,002	\$4,715
	聯邦公交單項合計	\$648,826	\$556,685	\$568,886	\$770,633	\$2,545,030
	聯邦高速路	橋梁全權方案	\$0	\$0	\$0	\$0
堵塞減緩與共乘質量 (CMAQ)		\$88,901	\$91,568	\$94,315	\$97,145	\$371,930
聯合跨區基礎建設 (SAFETEA-LU Sec.1303)		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
主路基礎設施改進方案 (SAFETEA-LU Sec. 1302)		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
聯邦地界高速公路		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
輪渡船全權		\$6,492				\$6,492
高度優先權項目(HPP) 及展示		\$17,787	\$10,517	\$2,884	\$912	\$32,100
高風險鄉村道路 (HRRR)		\$2,444	\$3,276	\$0	\$0	\$5,720
高速路橋梁方案 (HBP)		\$85,937	\$75,759	\$72,744	\$71,981	\$306,422
高速路安全改善方案 (HSIP)		\$13,682	\$11,387	\$0	\$0	\$25,069
國家風景小路方案		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
國家級和區域級的重點項目 (SAFETEA-LU Sec. 1301)		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
公共地界高速路		\$13,893	\$1,150	\$2,769	\$52	\$17,864
鐵路 (Section 130)		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
戶外休閒山路		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
通往學校的安全路線 (SRTS) (SAFETEA-LU)		\$4,533	\$11,378	\$0	\$0	\$15,911
陸路交通方案 (Regional)		\$97,364	\$100,285	\$103,294	\$106,392	\$407,335
交通, 社區及系統保護方案		\$1,035	\$510	\$0	\$0	\$1,545
交通改善(TI)		\$4,882	\$0	\$0	\$4,697	\$9,579
其他 (見附錄)		\$209,490	\$495	\$0	\$0	\$209,985
聯邦高速路總額	\$546,440	\$306,326	\$276,006	\$281,179	\$1,409,952	
聯邦總額	\$1,195,266	\$863,011	\$844,892	\$1,051,813	\$3,954,982	
創意資金	TIFIA (交通基礎融資及創意法案)	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$171,000
	創意融資總額	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$171,000
收入總額		\$6,978,216	\$5,943,956	\$6,008,561	\$6,301,519	\$25,232,250



**Metropolitan Transportation Commission (MTC)**  
**2013年聯邦交通改善方案草案**  
**圖 1: 2013年度TIP草案中的財政限額分析 (\$ in 1,000s)**

Revenue Appendix					
消費稅	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
當地街道和道路	\$394,815	\$403,501	\$412,378	\$421,450	\$1,632,144
縣	\$306,765	\$306,765	\$306,765	\$306,765	\$1,227,058
汽油稅	\$360,848	\$346,597	\$369,684	\$385,753	\$1,462,882
公交非車票收入	\$314,410	\$332,082	\$345,410	\$367,572	\$1,359,474
汽油稅 (縣級資助金)	\$9,298	\$9,391	\$9,485	\$9,580	\$37,755
其他當地資金	\$40,474	\$40,879	\$41,288	\$41,701	\$164,342
<b>當地其他總額</b>	<b>\$1,426,611</b>	<b>\$1,439,214</b>	<b>\$1,485,010</b>	<b>\$1,532,821</b>	<b>\$5,883,657</b>
區域其他					
區域其他	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
AB 1107 (BART 份額)	\$198,819	\$204,554	\$210,455	\$216,527	\$830,354
公共交通	\$66,273	\$68,185	\$70,152	\$72,176	\$276,785
公交車票	\$13,948	\$14,087	\$14,228	\$14,370	\$56,633
RM2	\$116,410	\$116,492	\$117,577	\$118,165	\$468,644
其他 (見附錄)	\$12,567	\$12,630	\$12,693	\$12,756	\$50,646
當地總額	\$3,118	\$3,150	\$3,181	\$3,213	\$12,662
2%	\$2,931	\$2,946	\$2,961	\$2,976	\$11,814
RM1	\$10,330	\$10,381	\$10,433	\$10,485	\$41,629
地震附加費, 考慮拼車, AB 1171	\$483,655	\$486,033	\$488,423	\$491,456	\$1,949,567
<b>區域其他總額</b>	<b>\$908,050</b>	<b>\$918,457</b>	<b>\$930,102</b>	<b>\$942,124</b>	<b>\$3,698,733</b>
州其他					
州其他	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
AB 105 Revenue for LSR	\$140,935	\$144,043	\$151,780	\$162,775	\$599,532
車輛註冊費 (CARB Fees, SAFE)	\$13,115				\$13,115
其他 (見附錄)	\$18,975				\$18,975
區域總額	\$0	\$0	\$28,597	\$28,692	\$57,289
<b>州高速公路運營和保護方案</b>	<b>\$173,025</b>	<b>\$144,043</b>	<b>\$180,377</b>	<b>\$191,467</b>	<b>\$688,911</b>
SHOPP (包括其增補項)					
聯邦公交其他	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
州少數群體方案	\$917	\$944	\$973	\$1,002	\$3,835
州交通改善方案	\$750				\$750
FEMA	\$130				\$130
<b>聯邦公交其他總計</b>	<b>\$1,797</b>	<b>\$944</b>	<b>\$973</b>	<b>\$1,002</b>	<b>\$4,715</b>
STIP 預案					
交通強化	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
議案 1 A	\$223	\$0	\$0	\$0	\$223
議案 1 B	\$3,578	\$495	\$0	\$0	\$4,073
GARVEE 債券(包括債款服務支付)	\$19,309	\$0	\$0	\$0	\$19,309
高速路保養(HM)	\$3,246	\$0	\$0	\$0	\$3,246
交通堵塞緩解方案 (TCRP)	\$182,027	\$0	\$0	\$0	\$182,027
州公交協助 (STA)(例如: 人口數量/收入為基礎, 議案42)	\$174	\$0	\$0	\$0	\$174
價值估價旗艦計劃	\$933	\$0	\$0	\$0	\$933
<b>聯邦高速路其他總計</b>	<b>\$209,490</b>	<b>\$495</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$209,985</b>

**Metropolitan Transportation Commission (MTC)**  
**2013年聯邦交通改善方案草案**  
**圖 1: 2013年度TIP草案中的財政限額分析 (\$ in 1,000s)**

納入考量的項目		2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
地方	當地總額	\$1,380,742	\$1,373,730	\$2,067,565	\$814,609	\$5,636,646
區域	過路費	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	橋梁	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	主路	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	區域公交車費/計量方式 (AB664, 2%, 5%, 90% RR)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	區域消費稅	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	區域債券收入	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	車輛註冊費(CARB Fees, SAFE)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	其他 (見附錄)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	區域總額	\$316,007	\$300,883	\$124,120	\$90,213	\$831,223
	州高速公路運營和保護方案	\$316,007	\$300,883	\$124,120	\$90,213	\$831,223
州	SHOPP (包括其增補項)	\$453,635	\$315,585	\$242,498	\$151,432	\$1,163,150
	州交通改善方案	\$165,612	\$52,477	\$129,819	\$99,378	\$447,286
	議案1 A	\$61,308	\$0	\$0	\$0	\$61,308
	州緊急維修方案	\$446,385	\$129,344	\$48,613	\$2,608	\$626,950
	其他 (見附錄)	\$89,100	\$16,100	\$16,100	\$0	\$121,300
	州總額	\$222,311	\$0	\$0	\$0	\$22,311
	5307 - 城市化區域程式方案	\$40,000	\$40,000	\$39,039	\$0	\$119,039
	5308 - 清潔燃料程式方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5309a - 固定指導路線的先進化	\$32,090	\$0	\$28,597	\$28,692	\$89,379
	5309b - 全新的和小規模的啓動 (大項目投資撥款)	\$1,348,190	\$557,977	\$504,666	\$282,110	\$2,692,943
聯邦公交	5309c - 巴士和巴士相關的撥款	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5310 - 長者和殘障人士程式方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5311 - 非城市化區域城市方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5311c - 公共交通和印第安保留地	\$150,000	\$150,000	\$150,000	\$339,181	\$789,181
	5311f - 城際巴士	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5316 - 工作通行與通勤反轉方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5317 - 新自由	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5320 - 公園內的公交系統	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	由FTIP預案發展成的FTA	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	其他 (見附錄)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	聯邦公交單項合計	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	橋梁全權方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	堵塞減緩與共妻質量 (CMAQ)	\$103,106	\$0	\$0	\$0	\$103,106
	聯合跨區基礎建設 (SAFETEA-LU Sec.1303)	\$880	\$0	\$0	\$0	\$880
	主路基礎設施改進方案 (SAFETEA-LU Sec. 1302)	\$253,986	\$150,000	\$150,000	\$339,181	\$893,167
聯邦高速路	橋梁全權方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	堵塞減緩與共妻質量 (CMAQ)	\$82,005	\$55,900	\$23,340	\$0	\$161,245
	聯合跨區基礎建設 (SAFETEA-LU Sec.1303)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	主路基礎設施改進方案 (SAFETEA-LU Sec. 1302)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	聯邦地界高速公路	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	輪渡船全權	\$6,492	\$0	\$0	\$0	\$6,492
	高度優先權項目(HPP) 及展示	\$17,787	\$10,517	\$2,884	\$912	\$32,100
	高風險鄉村道路 (HRRR)	\$2,444	\$3,276	\$0	\$0	\$5,720
	高速路橋梁方案 (HBP)	\$85,937	\$75,759	\$72,744	\$71,981	\$306,422
	高速路安全改善方案 (HSIP)	\$13,682	\$11,387	\$0	\$0	\$25,069
	國家風景小路方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	國家級和區域級的重點項目 (SAFETEA-LU Sec. 1301)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	公共地界高速路	\$13,893	\$1,150	\$2,769	\$52	\$17,864
	鐵路 (Section 130)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	戶外休閒山路	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	通往學校的安全路線 (SRTS) (SAFETEA-LU)	\$4,533	\$11,378	\$0	\$0	\$15,911
	陸路交通方案 (Regional)	\$60,087	\$81,465	\$0	\$0	\$141,552
	交通, 社區及系統保護方案	\$1,035	\$510	\$0	\$0	\$1,545
	交通改善(TI)	\$4,882	\$0	\$0	\$4,697	\$9,579
	其他 (見附錄)	\$209,490	\$495	\$0	\$0	\$209,985
聯邦高速路總額	\$502,268	\$251,838	\$101,737	\$77,642	\$933,484	
聯邦總額	\$756,253	\$401,838	\$251,737	\$416,823	\$1,826,651	
創意融資	TIFIA (交通基礎融資及創意法案)	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$171,000
	創意融資總額	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$171,000
核計		\$3,801,193	\$2,634,427	\$2,948,088	\$1,774,755	\$11,158,463



**Metropolitan Transportation Commission (MTC)**  
**2013年聯邦交通改善方案草案**  
**圖 1: 2013年度TIP草案中的財政限額分析 (\$ in 1,000s)**

附錄					
消費稅	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
縣					
汽油稅					
汽油稅 (縣級資助金)					
其他當地資金					
<b>當地其他總計</b>					
區域其他					
區域其他	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
TFCA	\$111				\$111
公共交通	\$315,896	\$300,883	\$124,120	\$90,213	\$831,112
公交車票					
其他 (見附錄)					
當地總額					
<b>區域其他總計</b>	<b>\$316,007</b>	<b>\$300,883</b>	<b>\$124,120</b>	<b>\$90,213</b>	<b>\$831,223</b>
州其他					
州其他	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
來自之前年份	\$705				\$705
車輛註冊費(CARB Fees, SAFE)	\$12,410				\$12,410
其他 (見附錄)	\$18,975				\$18,975
區域總額	\$0	\$0	\$28,597	\$28,692	\$57,289
<b>州高速公路運營和保護方案</b>	<b>\$32,090</b>	<b>\$0</b>	<b>\$28,597</b>	<b>\$28,692</b>	<b>\$89,379</b>
SHOPP (包括其增補項)					
聯邦公共交通其他	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
州少數群體方案	\$130	\$0	\$0	\$0	\$130
州交通改善方案	\$750	\$0	\$0	\$0	\$750
<b>聯邦公共交通其他總計</b>	<b>\$880</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$880</b>
STIP 預案					
交通強化	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
議案 1 A	\$223	\$0	\$0	\$0	\$223
議案 1 B	\$3,578	\$495	\$0	\$0	\$4,073
GARVEE 債券(包括債款服務支付)	\$19,309	\$0	\$0	\$0	\$19,309
高速路保養(HM)	\$3,246	\$0	\$0	\$0	\$3,246
交通堵塞緩解方案 (TCRP)	\$182,027	\$0	\$0	\$0	\$182,027
州公交協助 (STA)(例如: 人口數量/收入為基礎, 議案42)	\$174	\$0	\$0	\$0	\$174
價格標值旗艦計劃	\$933	\$0	\$0	\$0	\$933
<b>州緊急維修方案</b>	<b>\$209,490</b>	<b>\$495</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$209,985</b>

**Metropolitan Transportation Commission (MTC)**  
**2013年聯邦交通改善方案草案**  
**圖 1: 2013年度TIP草案中的財政限額分析 (\$ in 1,000s)**

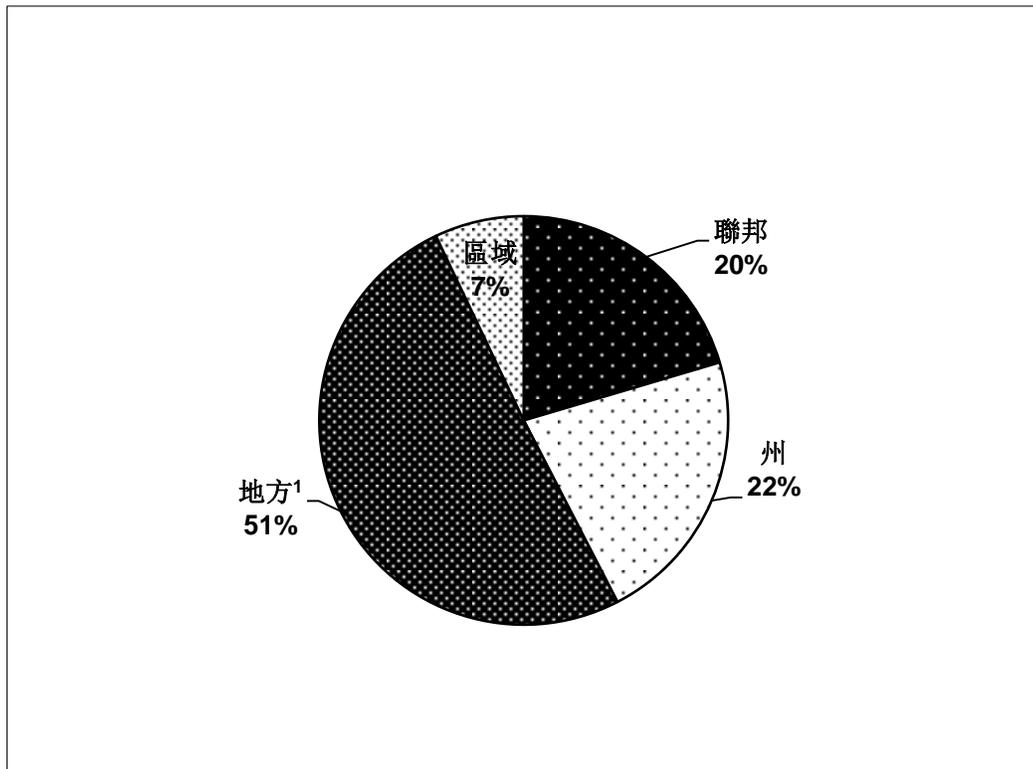
財政收入與計劃支出		2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	總計
地方	地方總計	\$1,847,433	\$1,911,087	\$1,317,457	\$2,661,875	\$7,737,852
區域	州高速公路運營和保護方案	\$597,854	\$623,444	\$811,910	\$857,899	\$2,891,107
州	SHOPP (包括其增補項)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	州交通改善方案 (STIP)	\$20	\$4,978	\$7,213	\$12,076	\$24,287
	州少數群體方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	州交通改善方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	GARVEE 債券	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	高速路保養(HM)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	STIP 預案	\$0	\$0	\$0	\$2,820	\$2,820
	交通強化	\$151,768	\$164,803	\$178,958	\$194,329	\$689,858
	議案 1 A	\$140,935	\$144,043	\$151,780	\$162,775	\$599,532
	議案 1 B	\$292,722	\$313,824	\$337,951	\$372,000	\$1,316,497
聯邦公交	GARVEE 債券(包括借款服務支付)	\$237,034	\$244,145	\$251,469	\$259,013	\$991,661
	高速路保養(HM)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	交通堵塞緩解方案 (TCRP)	\$142,546	\$146,823	\$151,227	\$155,764	\$596,361
	州公交協助 (STA)(例如: 人口數量/收入為基礎, 議案42)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5309c - 巴士和巴士相關的撥款	\$4,480	\$4,615	\$4,753	\$4,896	\$18,743
	州緊急維修方案	\$3,388	\$3,490	\$3,594	\$3,702	\$14,174
	其他 (見附錄)	\$1,518	\$1,563	\$1,610	\$1,659	\$6,350
	州總額	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5307 - 城市化區域程式方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5308 - 清潔燃料程式方案	\$2,804	\$2,889	\$2,975	\$3,065	\$11,733
	5309a - 固定指導路線的先進化	\$2,153	\$2,217	\$2,284	\$2,352	\$9,007
	5309b - 全新的和小規模的啓動 (大項目投資撥款)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5309c - 巴士和巴士相關的撥款	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5310 - 長者和殘障人士程式方案	\$917	\$944	\$973	\$1,002	\$3,835
5311 - 非城市化區域城市方案	\$394,840	\$406,685	\$418,886	\$431,452	\$1,651,863	
聯邦高速路	5311c - 公共交通和印第安保留地	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5311f - 城際巴士	\$6,896	\$35,668	\$70,975	\$97,145	\$210,685
	5316 - 工作通行與通動反轉方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5317 - 新自由	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	5320 - 公園內的公交系統	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	由FTIP預案發展成的FTA	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	其他 (見附錄)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	聯邦公交單項合計	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	橋梁全權方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	堵塞減緩與共妻質量 (CMAQ)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	聯合跨區基礎建設 (SAFETEA-LU Sec.1303)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	主路基礎設施改進方案 (SAFETEA-LU Sec. 1302)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	公共地界高速路	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	鐵路 (Section 130)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	戶外休閒山路	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	通往學校的安全路線 (SRTS) (SAFETEA-LU)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	陸路交通方案 (Regional)	\$37,277	\$18,820	\$103,294	\$106,392	\$265,783
	交通, 社區及系統保護方案	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	交通改善(TI)	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	其他	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
	聯邦高速路總額	\$44,173	\$54,488	\$174,269	\$203,537	\$476,467
	聯邦總額	\$439,013	\$461,174	\$593,155	\$634,990	\$2,128,331
	創意資金	TIFIA (交通基建融資及創意法案)	\$0	\$0	\$0	\$0
創意融資總額		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
財政收入與計劃支出總計		\$3,177,023	\$3,309,528	\$3,060,472	\$4,526,763	\$14,073,787



**圖2: TIP的資金來源**  
**2012-13 財年 至2015-16 財年**

圖中計量單位 (美元千元)

資金來源	FY 2012-13	FY 2013-14	FY 2014-15	FY 2015-16	四年期間總撥款
聯邦	\$ 882,447	\$ 464,002	\$ 282,880	\$ 648,744	\$ 2,278,073
州	\$ 1,230,996	\$ 502,813	\$ 508,523	\$ 213,189	\$ 2,455,521
地方 <sup>1</sup>	\$ 1,380,742	\$ 1,373,730	\$ 2,067,565	\$ 814,609	\$ 5,636,646
區域	\$ 307,007	\$ 300,883	\$ 90,120	\$ 90,213	\$ 788,223
<b>總計</b>	<b>\$ 3,801,193</b>	<b>\$ 2,641,427</b>	<b>\$ 2,949,088</b>	<b>\$ 1,766,755</b>	<b>\$ 11,158,463</b>

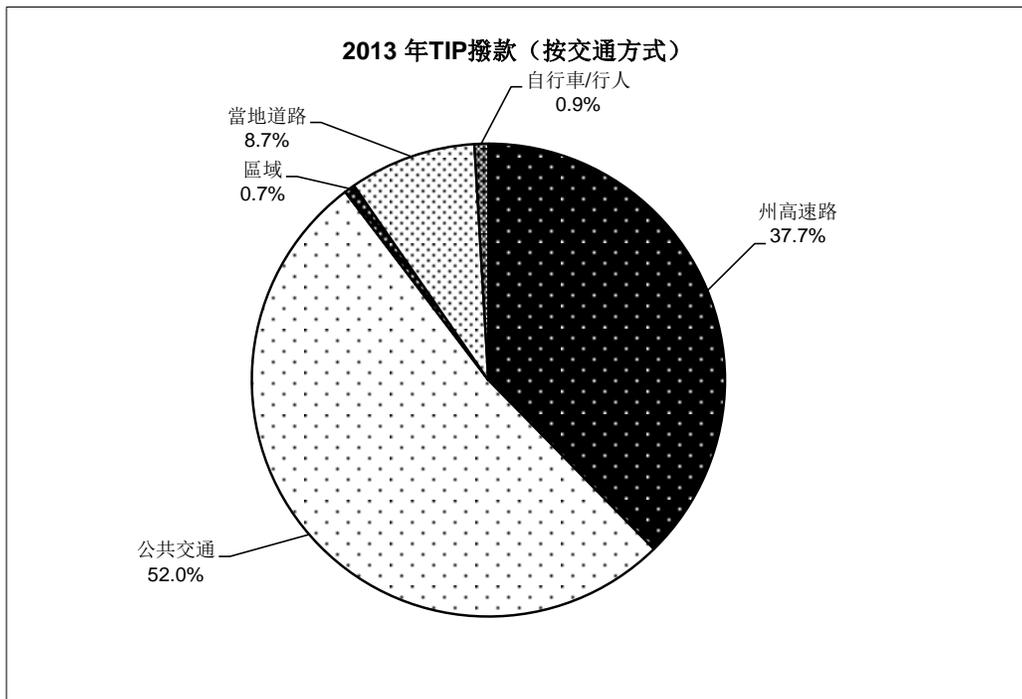


<sup>1</sup>交通改善方案並未將灣區所有交通支出考慮在內。例如，一些在該區域內不具有對區域交通系統或空氣質量產生重大影響的項目或無需聯邦政府行動的項目，儘管整體看來他們代表了該區域交通投資的很大一部分，他們將不會被納入交通改善方案。需要注意的是，很多這類當地撥款的項目支持公交運營或當地街道道路的保養。對於這些未被交通改善方案納入的項目，其投資金額沒有被呈現在圖表中，但會被收錄進大都會交通委員會的長期區域交通計劃中。

**圖3: TIP撥款的用途**  
**2012-13 財年至 2015-16 財年**

圖中計量單位 (美元千元)

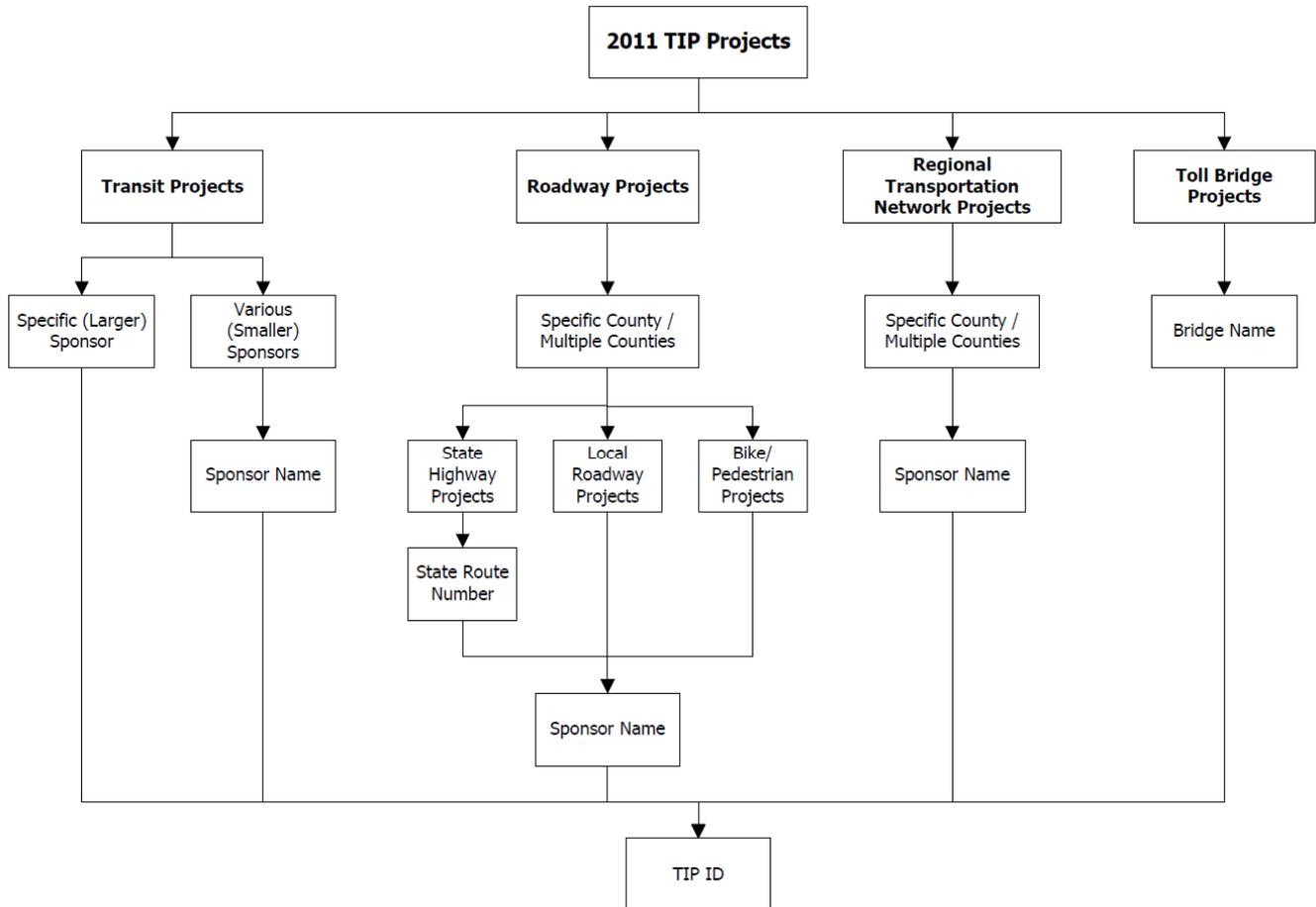
交通方式	目的	四年期限內的總撥款	所佔百分比
自行車/行人	增強	\$ 46,908	0.4%
	擴展	\$ 53,050	0.5%
	保養/修復	\$ 4,516	0.0%
	運營/其他	\$ 851	0.0%
自行車/行人 總計		\$ 105,324	0.9%
當地道路	增強	\$ 165,083	1.5%
	擴展	\$ 412,690	3.7%
	保養/修復	\$ 261,171	2.3%
	運營/其他	\$ 128,826	1.2%
當地道路總計		\$ 967,770	8.7%
區域	擴展	\$ 2,799	0.0%
	運營/其他	\$ 78,828	0.7%
區域總計		\$ 81,627	0.7%
州高速路	增強	\$ 105,673	0.9%
	擴展	\$ 1,422,653	12.7%
	保養/修復	\$ 2,394,052	21.5%
	運營/其他	\$ 281,766	2.5%
州高速路總計		\$ 4,204,143	37.7%
公共交通	增強	\$ 916,396	8.2%
	擴展	\$ 3,559,246	31.9%
	保養/修復	\$ 1,187,317	10.6%
	運營/其他	\$ 136,640	1.2%
公共交通總計		\$ 5,799,599	52.0%
<b>總計</b>		<b>\$ 11,158,463</b>	<b>100.0%</b>



## 如何閱覽項目列單表

### 排列方式

項目列單表針對 2013 年 TIP 所列的每個項目均提供了詳細說明。TIP 中的項目按照公交機構以字母順序排列，然後按照各縣名稱以字母順序排列道路項目。在每個縣的道路項目列單表中，首先列出州公路項目(按照公車路線編號順序)，然後按照主辦單位名稱以字母順序列出當地道路項目。



2013 年 TIP 在第 1 卷第 2 節內容的開始列明索引，有助於查找每個項目的頁號。索引按照各縣名稱和 TIP 代碼排列。

## 格式標記

每個項目均有下述詳細說明內容：

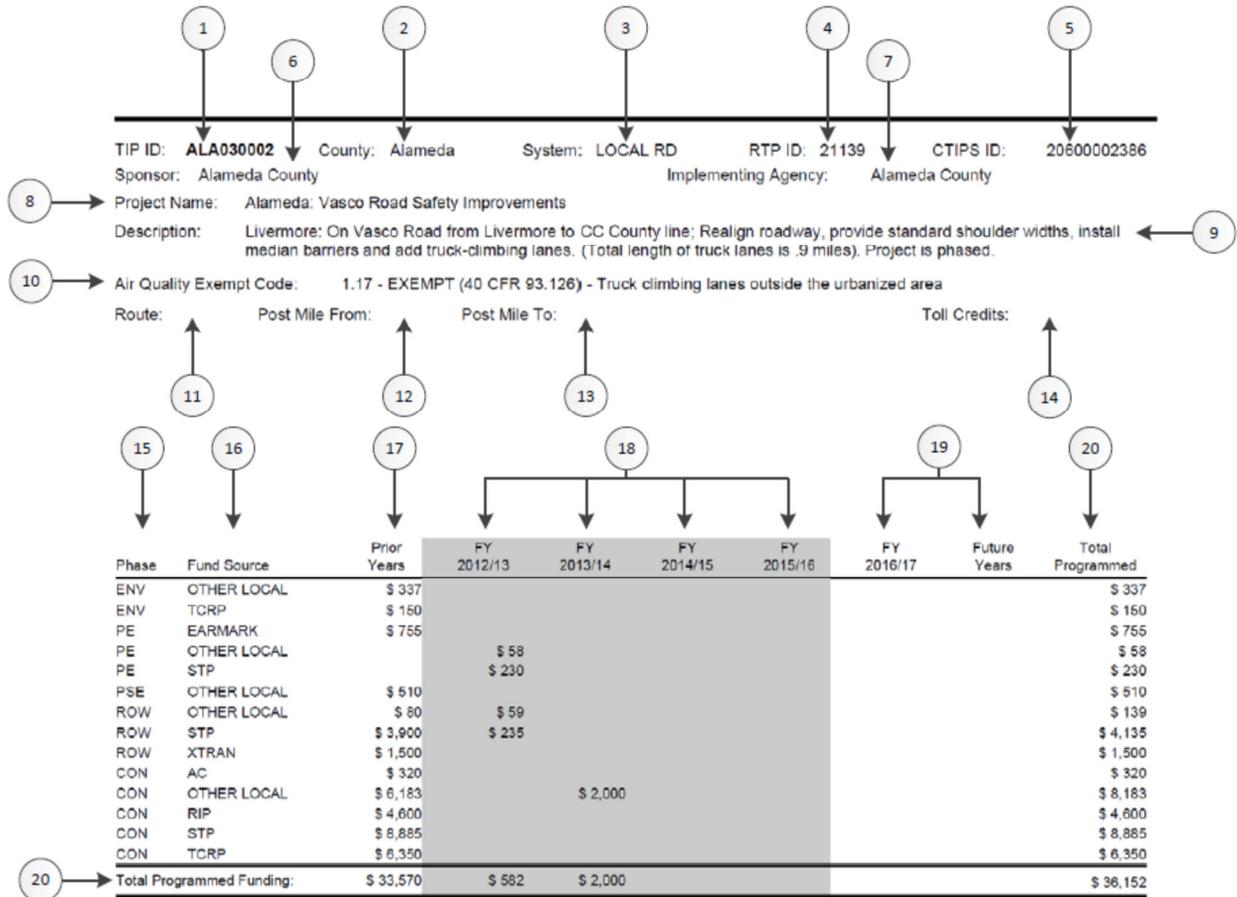
項目資訊	
# 資料標記	定義
1 TIP 代碼	用於識別 TIP 中項目的獨特號碼。前三個字符代表項目實施地點，並指明具體縣、多個縣或整個區域。接下來的兩位數字代表項目最初列明的 TIP 版本(例如，項目第一次列明在 2013 年 TIP 中，這兩位數則為 13)。最後四位數字代表項目最初列明在 TIP 中的順序。
2 縣	項目所在縣。項目亦可能在「多個」縣或是「區域」項目。
3 系統	項目改善所屬的交通運輸系統：公交(捷運服務)、當地街道和道路(當地公路)、州公路系統或州際系統(州公路)和收費橋(橋樑)。
4 RTP 代碼	RTP 代碼指 MTC 區域交通計劃中描述的獨特總項目。
5 CTIPS 代碼	用於識別加州交通運輸改善方案系統(CTIPS)中的項目的獨特號碼。
6 主辦單位	負責管理項目的代理機構。
7 共同主辦單位/實施機構	與主辦單位合作負責管理或實施項目的代理機構。
8 項目名稱	項目名稱或標題。
9 項目說明	項目地點和施工範圍的簡要說明。
10 空氣品質豁免代碼	聯邦環保署(EPA)規定的空氣品質豁免狀況。可在附錄 A-39 中查找空氣品質豁免代碼表。
11 綫路	州公路系統(SHS)或州公路(SR)號碼(如適用)
12 起點里程	項目在州公路系統或州公路上的起點限制(如適用)。
13 終點里程	項目在州公路系統或州幹綫公路上的終點限制(如適用)。
14 通行費信貸	在項目中使用的通行費信貸金額。有關通行費信貸使用的進一步詳情，請參閱附錄 A-15 和附錄 A-16。

**撥款細節**

請注意，在項目表的撥款細節一欄中提及的年份表明聯邦財政年度。TIP 中的聯邦財政年度(FY)從 10 月 1 日到下一個日曆年的 9 月 30 日。2013 年 TIP 為期四年，分別是 2012/2013 財政年度、2013/2014 財政年度、2014/2015 財政年度和 2015/2016 財政年度。

#	資料標記	定義
15	階段	已經針對項目階段規劃好指定的撥款。階段包括：環境(ENV)、設計工程(PSE)、初步工程設計(PE)、獲得路權 (ROW)、Caltrans 配合路權(ROW-CT)、施工(CON)和 Caltrans 配合施工 (CON-CT)。
16	撥款來源	指定的撥款來自于的某方案、法律或其他來源。可在附錄 A-33 中查找截至 2013 年 TIP 採納使用的所有撥款代碼表。
17	以前的年份	在 2013 年 TIP 四年期之前規劃的撥款(即 2011/2012 聯邦財政年度 [FY] 及以前的年份)。這些撥款內容僅視作可查閱的資料，並非 2013 年 TIP 四年期的的一部分。
18	2013 年 TIP 的 四年期	規劃的撥款用作 2013 年 TIP 包括的年份 — 2012-2013 財政年度至 2015-2016 財政年度。
19	2016/2017 財政年度及 今後的年份	在 TIP 四年期之後規劃的撥款。這些撥款內容僅視作可查閱的資料，並非 2013 年 TIP 四年期的任何一部分。
20	規劃總額	撥款細節表的橫行是計算結果，表明為某一特定階段規劃的撥款總金額來自某一特定撥款來源。細節表的縱行計算結果表明在特定年份，所有階段的撥款總金額撥款是來自所有撥款來源。左下方的計算結果，表明對某一項目給予的總撥款金額，包括其所有撥款來源、年份和階段。

項目列單範本:



## 瀏覽網頁

### 如何在網上查閱 TIP

大都會交通運輸委員會(MTC)已經將整個交通運輸改善方案(TIP)上傳到其網站，以便項目主辦單位和公眾可查看自己所在區域和 MTC 區域規劃的交通運輸項目。

亦可用互動的方法查看具體項目列單及其最新資訊，透過 MTC 的網站可在以下網址瀏覽網上(以網路為主)經費撥款管理系統(FMS)修訂的 TIP：

[http://www.mtc.ca.gov/funding/fms\\_intro.htm](http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm)

如需在網上查閱 TIP，使用者需要有一台具有上網功能的電腦，使用者亦可前往灣區內任何一間公立圖書館並詢求使用圖書館內有上網功能的電腦。一旦看到電腦的頭版頁，就可透過網路瀏覽器的網址行打入以下統一資源標識符(URL)：

<http://www.mtc.ca.gov>

從 MTC 的主頁，使用螢幕左面的「網址索引」(Site Index)欄，並點選「撥款」(*Funding*)一詞。使用者即可進入 MTC 的撥款網頁。在該網頁中可找到 TIP 的資料。點選「交通運輸改善方案」(Transportation Improvement Program, TIP)的鏈結即可引導使用者進入 TIP 網頁。使用者還可以使用「撥款」(*Funding*)下方，螢幕左面的功能表進入 TIP 頁面。

使用者在該頁面可遵循網上指示步驟查看實際 TIP 項目列單或 TIP 的其他內容。如需更簡便及更快速地進入 TIP 網頁，一旦看到電腦的頭版頁，將以下 URL 打入網址行中，則會直接讓您看到 TIP 網頁：

<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/index.htm>

查詢有關個別項目的詳細內容，請直接與相關項目主辦單位或主要執行機構聯絡。

### 用互動的方法查看 TIP 的項目地點

為了達到 SAFETEA 有關視覺效果技術的要求，某些所列的項目還被製圖，向網上讀者提供項目地點的視覺展示效果。某些項目例如，公交營運和維修保養項目、規劃項目和某些無法以圖示說明的研究。如需查閱所列的項目，請在下述網址瀏覽 FMS 的申請：

[http://www.mtc.ca.gov/funding/fms\\_intro.htm](http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm)。

一旦進入 FMS 主頁畫面，可選擇「項目搜索」(Project Search)，並點選「搜索」(Search)，2011 年 TIP 項目的完整列單會被調出並顯示。能夠用互動方法製圖的項目就會顯示在「製圖」(Map It)標題下方，最左邊的豎行出現一個按鈕。如果點選該按鈕，就會出現列有項目範圍圖的新視窗。

如果您在 MTC 的網站上遇到瀏覽 TIP 的問題，請聯絡：

Srikalyani Srinivasan

電話： 510-817-5793

電郵： [ssrinivasan@mtc.ca.gov](mailto:ssrinivasan@mtc.ca.gov)

或

Adam Crenshaw

電話： 510-817-5794

電郵： [acrenshaw@mtc.ca.gov](mailto:acrenshaw@mtc.ca.gov)

## 2013 年 TIP 超過兩億美元的項目分類表

TIP代碼	縣名稱	最初的 TIP	主辦單位	項目名稱	項目總費用	TIP期限內項目費用
ALA977038	阿拉米達	1997	Caltrans	三藩市-奧克蘭海灣大橋項目	\$5,665,800,000	\$0
BRT030001	聖塔克拉拉	2003	VTA	BART – Berryessa 至聖荷西擴展項目	\$5,010,500,000	\$0
SCL110005	聖塔克拉拉	2011	VTA	BART - Warm Springs 至 Berryessa 擴展項目	\$2,576,500,000	\$864,309,400
SF-010015	三藩市	2001	TBJPA	跨灣總站/Caltrain 市中心擴展項目 – 第一階段工程	\$1,588,775,833	\$94,519,000
SF-010037	三藩市	2001	SFMTA	SF Muni Third St 輕軌第二階段工程 – 新中央地鐵項目	\$1,570,000,000	\$195,306,000
SF-070029	三藩市	2007	TBJPA	跨灣捷運中心 – TIFIA 貸款債務償還服務	\$1,184,902,000	\$0
BRT991003	區域	1999	BART	BART 抗震加固項目	\$1,066,323,229	\$100,000
REG090037	區域	2009	BART	路軌電車更換項目	\$1,025,598,777	\$107,256,000
SF-991030	三藩市	1999	SF County TA	US 101 Doyle 大道更換項目	\$990,347,000	\$252,747,839
ALA050015	阿拉米達	2005	BART	BART - Warm Springs 擴展項目	\$890,000,000	\$325,332,000
SF-010028	三藩市	2001	Caltrain	Caltrain 電氣化項目	\$785,026,000	\$201,000,000
SF-050002	三藩市	2005	TBJPA	跨灣總站/Caltrain 市中心擴展項目第二階段工程	\$637,036,000	\$12,440,000
REG050020	區域	2005	BART	BART 車輛交換(預防性維修保養)項目	\$618,556,000	\$43,224,866
SCL090019	聖塔克拉拉	2009	VTA	聖荷西國際機場旅客捷運系統項目	\$508,000,000	\$142,665,000
SON090002	索諾瑪	2009	SMART	索諾瑪縣—馬林縣區域路軌通道項目	\$490,865,500	\$295,487,000
BRT990002	阿拉米達	1999	BART	BART 奧克蘭機場接播車輛服務項目	\$484,299,999	\$429,068,000
CC-030028	康特拉科斯塔	2003	CCTA	SR 4 East 擴寬(從 Somersville 至 SR 160)項目	\$464,451,000	\$228,315,000
CC-050025	康特拉科斯塔	2005	BART	E-BART – 東康特拉科斯塔路軌擴展項目	\$463,250,000	\$197,110,000
SCL990046	聖塔克拉拉	1999	VTA	VTA: 預防性維修保養項目	\$430,918,268	\$45,735,091
CC-010002	康特拉科斯塔	2001	Caltrans	SR 24 – Caldecott 隧道第四條通道項目	\$420,346,000	\$7,700,000
ALA090003	阿拉米達	2009	ACCMA	I-580/I-680 改善項目	\$392,500,000	\$2,000,000

## 2013 年 TIP 超過兩億美元的項目分類表

TIP代碼	縣名稱	最初的 TIP	主辦單位	項目名稱	項目總費用	TIP期限內項目費用
MRN050034	馬林	2005	TAM	US 101 多人搭乘車道(HOV) - 馬林縣-索諾瑪縣 窄路擴寬(馬林縣)項目	\$372,700,000	\$82,910,000
SON070004	索諾瑪	2007	Son Co TA	US 101 馬林/索諾瑪 窄路擴寬(索諾瑪)項目	\$372,700,000	\$35,510,000
SM-070008	聖馬刁	2007	Caltrain	Caltrain 快車道項目: 第二階段工程	\$368,500,000	\$13,150,153
ALA991070	阿拉米達	1999	ACTransit	ACTransit: 預防性維修保養方案	\$346,572,765	\$25,000,000
SCL050009	聖塔克拉拉	2005	VTA	Capitol 公路輕軌擴展項目	\$334,000,000	\$135,279,000
SM-979013	聖馬刁	1997	Caltrans	SR 1 Devils 斜繞道項目	\$322,866,000	\$0
SM-050002	聖馬刁	2005	SMCTA	Dumbarton 路軌維修(僅限 PE 和 ROW)項目	\$301,036,100	\$109,152,000
CC-010023	康特拉科斯塔	2001	CCTA	I-680 / SR 4 I/C 重建項目 - 第 1-5 階段工程	\$297,546,000	\$1,936,000
MRN970016	馬林	1997	GGBHTD	金門大橋抗震加固項目, 第 1-3A 階段工程	\$274,357,373	\$2,112,000
ALA090026	阿拉米達	2009	奧克蘭港	外港聯運碼頭(OHIT)項目	\$274,296,000	\$225,312,000
BRT050003	區域	2005	BART	BART 海底隧道抗震加固項目	\$265,378,000	\$0
REG090003	區域	2009	MTC	公路性能方案(FPI)項目	\$263,957,438	\$227,002,050
ALA050017	阿拉米達	2005	ACTransit	加強公車 - Telegraph/Intl/ East 14 <sup>th</sup> 項目	\$234,499,693	\$17,500,000
SCL110009	聖塔克拉拉	2011	VTA	El Camino Real 公車捷運公交服務項目	\$233,400,000	\$2,000,000
SCL070003	聖塔克拉拉	2007	VTA	SR 25/Santa Teresa Blvd/US 101 IC 項目	\$233,000,000	\$1,400,000
ALA090027	阿拉米達	2009	奧克蘭港	7th Street 立交橋工程和道路改善項目	\$220,504,000	\$186,030,000
SF-070004	三藩市	2007	SF 縣 TA	Geary 公車捷運公交服務項目	\$219,800,000	\$7,242,400
ALA991084	阿拉米達	1999	ACCMA	I-680 Sunol Grade - 阿拉米達 SB 多人搭乘車道(HOV)項目最後階段工程	\$203,056,000	\$0
SF-070027	三藩市	2007	SF 縣 TA	Yerba Buena 島(YBI)坡道改善項目	\$200,209,895	\$154,840,259
總計					\$32,602,374,870	\$4,670,691,058

## 2013年TIP超過兩億美元的項目分類表

TIP 代碼	縣	初始TIP	主辦單位	項目名稱	項目總費用	TIP階段內項目費用
VAR130044	區域	2013	Caltrans	GL: 橋樑修復和重建項目 - SHOPP	\$438,316,000	\$438,316,000
VAR130045	區域	2013	Caltrans	GL: 橋樑修復/重建 - 公路 橋樑項目	\$326,145,842	\$185,340,509
VAR130004	區域	2013	Caltrans	GL: 改善安全- SHOPP 減 少撞車項目	\$209,210,000	\$209,210,000
VAR991004	區域	1999	Caltrans	GL: 應急項目(ER)- 州	\$202,250,000	\$0
總計					\$1,175,921,842	\$832,866,509

本頁故意留白

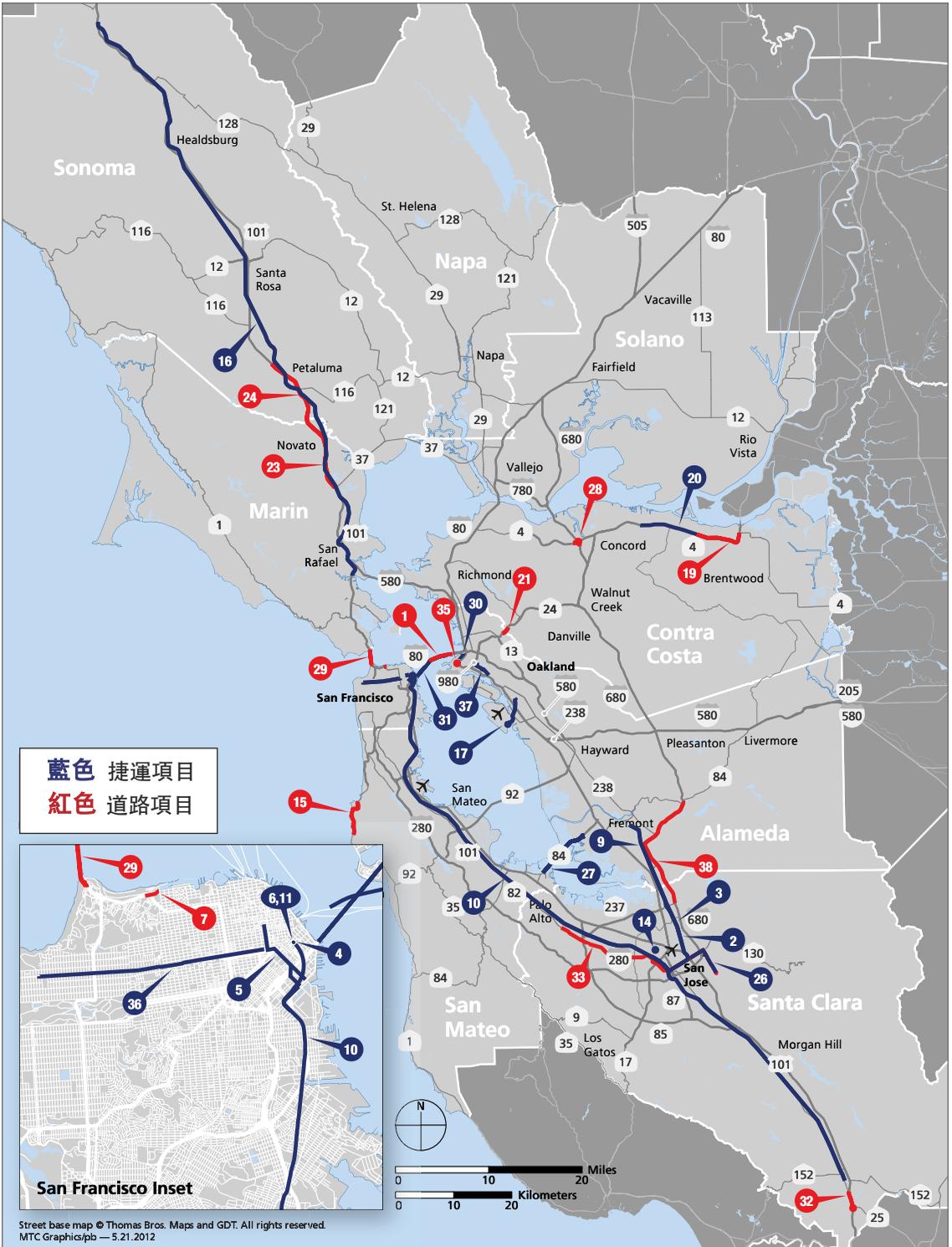
## 2013年TIP草案的項目成本金額超過\$2億

藍色 捷運項目  
紅色 道路項目

1. 三藩市—奧克蘭海灣大橋的東邊修補路段  
Alameda County  
\$56.7 億
2. BART地鐵 – Berryessa至聖荷西的擴展路段  
Santa Clara County  
\$50.1 mil millones
3. BART地鐵 – Warm Springs至Berryessa的擴展路段  
Santa Clara County  
\$25.2 億
4. 跨灣交通總站/Caltrain市中心的擴展路段 – 第1階段  
San Francisco County  
\$15.9 億
5. SF Muni Third St 輕軌第2階段，中央地鐵  
San Francisco County  
\$15.7 億
6. 跨灣交通捷運中心 – TIFIA貸款債務服務  
San Francisco County  
\$11.9 億
7. US-101 Doyle Drive的修補路段  
San Francisco County  
\$10.5 億
8. BART地鐵的軌道車修補計劃\*\*  
Multiple Counties  
\$10.4 億
9. BART地鐵 – Warm Springs的擴展路段  
Alameda County  
\$8.9 億
10. Caltrain 充電  
Multiple Counties  
\$7.85 億
11. 跨灣交通總站/Caltrain 市中心的擴展路段 – 第2階段  
San Francisco County  
\$6.39 億
12. 收費橋修復計劃\*\*  
Multiple Counties  
\$6.29 億
13. BART 地鐵列車替換 (預防性的維修工程)\*\*  
Multiple Counties  
\$6.09 億
14. 聖荷西國際機場旅客捷運  
Santa Clara County  
\$5.08 億
15. SR-1 Devils滑坡繞道  
San Mateo County  
\$5.05 億
16. 索諾瑪縣和馬林縣地區的軌道線  
Sonoma/Marin County  
\$5.04 億
17. BART地鐵，奧克蘭—機場接駁服務  
Alameda County  
\$4.84 億
18. 山谷運輸管理局: 預防性的維修工程\*\*  
Santa Clara County  
\$4.79 億
19. SR-4，從Somersville Rd. 東邊路段擴寬至SR-160  
Contra Costa County  
\$4.65 億
20. E-BART – 康特拉科斯塔縣的東邊路軌擴展路段  
Contra Costa County  
\$4.60 億
21. SR-24 – Caldecott隧道4th Bore  
Alameda/Contra Costa County  
\$4.20 億
22. AC 捷運: 預防性的維修工程\*\*  
Alameda County  
\$3.92 億
23. US-101 HOV車道—馬林縣—索諾瑪縣路段變窄(馬林縣)  
Marin County  
\$3.73 億
24. US-101馬林縣—索諾瑪縣路段變窄(索諾瑪縣)  
Sonoma County  
\$3.73 億
25. 高速公路性能的初步行動(FPI)\*\*  
Multiple Counties  
\$3.64 億
26. Capitol快速公路LRT 的擴展路段  
Santa Clara County  
\$3.34 億
27. Dumbarton 路軌列車服務 (僅限PE 和ROW)  
Alameda/San Mateo County  
\$3.01 億
28. I-680/SR-4交匯處重建—第1至5階段  
Contra Costa County  
\$2.98 億
29. 金門大橋的抗震加固工程，第1至3A階段  
Marin/San Francisco County  
\$2.74 億
30. 外港聯運碼頭 (OHIT)  
Alameda County  
\$2.74 億
31. BART 地鐵跨灣管抗震加固  
Multiple Counties  
\$2.65 億
32. SR-25/Santa Teresa Blvd/US-101交匯處  
Santa Clara County  
\$2.37 億
33. El Camino Real街快速公車服務  
Santa Clara County  
\$2.33 億
34. Caltrain列車安全控制系統\*\*  
Multiple Counties  
\$2.33 億
35. 7th Street 立交橋和道路改善工程  
Alameda County  
\$2.21 億
36. Geary 街快速公車服務  
San Francisco County  
\$2.20 億
37. 加強公車服務 – Telegraph街/International街/東14th街  
Alameda County  
\$2.05 億
38. I-680 Sunol Grade – 阿拉米達縣 HOV南行，工程的最後階段  
Alameda County  
\$2.03 億

\*\* 這些項目沒有列明於地圖上

# 2013年TIP草案的項目成本超過2億



## 有關 TIP 的任何問題，請聯絡相關人士

如有任何關於 TIP 的問題，您可聯絡：

Srikalyani Srinivasan

電話：510-817-5793

電郵：[ssrinivasan@mtc.ca.gov](mailto:ssrinivasan@mtc.ca.gov)

或

Adam Crenshaw

電話：510-817-5794

電郵：[acrenshaw@mtc.ca.gov](mailto:acrenshaw@mtc.ca.gov)

如需瞭解有關個別項目的詳細內容，請直接與相關主辦單位或主要執行機構聯絡。有關交通運輸財務程序的一般資訊，可查閱下述兩份 MTC 出版物：《交通費：灣區的交通運輸撥款指南》(Moving Costs: A Transportation Funding Guide for the Bay Area) 和《MTC 的基本認識》(ABC's of MTC)。兩份出版物均刊載在 MTC 的網站上：<http://www.mtc.ca.gov/publications>。如需索取印刷版本，可從 MTC/ABAG 圖書館索取；或發電郵至 [library@mtc.ca.gov](mailto:library@mtc.ca.gov)；或傳真至 510.817.5848；或致電 510.817.5836 索取。

## TIP 概覽表

TIP 概覽表按照模式、目的和撥款類型，提供整個區域和區域中九個縣內每個縣的各種項目、TIP 撥款和項目總經費圖示摘要。請參閱圖表第 47 頁至第 79 頁。

## 單欄項目列單報告

以下四份單欄項目列單報告已在 TIP 附錄第 II 卷，列作附錄 A-46。

附錄 A-46

開始

頁號

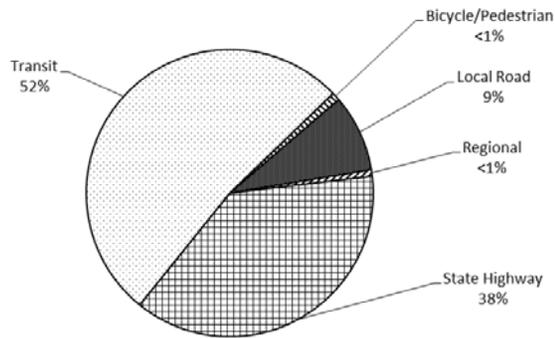
1. 按縣名稱劃分的單欄項目列單.....	1
2. 單欄項目撥款報告 – 按階段劃分撥款.....	56
3. 單欄項目撥款報告 – 按主辦當局劃分撥款.....	120
4. 單欄項目撥款報告 – 按財政年度劃分撥款.....	178

上述報告內容包括關鍵資料以及有關單欄中每個項目的綜合撥款資料。此類資料按照縣劃分，每個縣內的項目則按照項目主辦單位、交通運輸系統、項目目的和 TIP 代碼劃分。

### TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Mode for the Bay Area

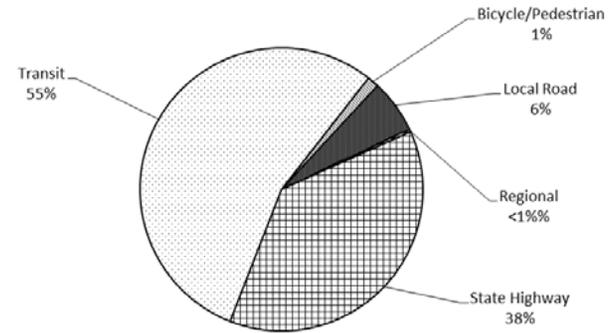
Mode	# of Projects		TIP Period Funding (in 1000s)				TIP Period Funding	Total Project Cost (in 1000s)		
			FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16				
Bicycle/Pedestrian	171	19%	\$44,377	\$33,817	\$22,763	\$4,367	\$105,324	<1%	\$660,350	1%
Local Road	220	24%	\$466,737	\$180,200	\$218,226	\$102,607	\$967,770	9%	\$3,005,366	6%
Regional	10	1%	\$38,844	\$42,783	\$0	\$0	\$81,627	<1%	\$155,892	<1%
State Highway	170	19%	\$1,464,389	\$1,289,221	\$1,026,905	\$423,628	\$4,204,143	38%	\$18,505,527	38%
Transit	329	37%	\$1,786,845	\$1,095,407	\$1,681,194	\$1,236,153	\$5,799,599	52%	\$26,882,036	55%
<b>Grand Total</b>	<b>900</b>	<b>100%</b>	<b>\$3,801,193</b>	<b>\$2,641,427</b>	<b>\$2,949,088</b>	<b>\$1,766,755</b>	<b>\$11,158,463</b>	<b>100%</b>	<b>\$49,209,171</b>	<b>100%</b>

**TIP Period Funding Distribution by Mode**



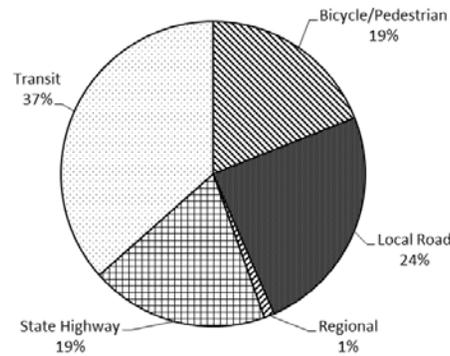
Total TIP Investment = \$11.16 billion

**Total Project Funding Distribution by Mode**



Total Project Investment = \$49.21 billion

**Share of Total Projects by Mode**

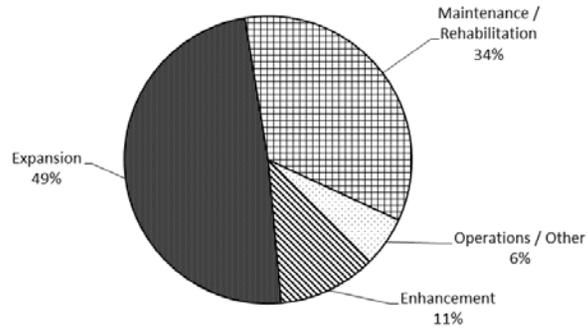


Total Number of Projects = 900

### TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Purpose for the Bay Area

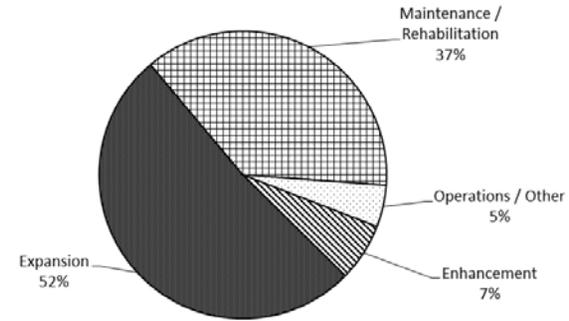
Mode	# of		TIP Period Funding (in 1000s)					Total Project Cost (in 1000s)		
	Projects		FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	TIP Period Funding			
Enhancement	177	20%	\$403,990	\$187,184	\$379,683	\$263,202	\$1,234,059	11%	\$3,221,396	7%
Expansion	321	36%	\$1,562,389	\$1,542,852	\$1,459,194	\$886,003	\$5,450,438	49%	\$25,347,188	52%
Maintenance / Rehabilitation	268	30%	\$1,561,517	\$711,073	\$1,045,339	\$529,125	\$3,847,055	34%	\$18,334,470	37%
Operations / Other	134	15%	\$273,297	\$200,318	\$64,872	\$88,425	\$626,911	6%	\$2,306,117	5%
<b>Total</b>	<b>900</b>	<b>100%</b>	<b>\$3,801,193</b>	<b>\$2,641,427</b>	<b>\$2,949,088</b>	<b>\$1,766,755</b>	<b>\$11,158,463</b>	<b>100%</b>	<b>\$49,209,171</b>	<b>100%</b>

**TIP Period Funding Distribution by Purpose**



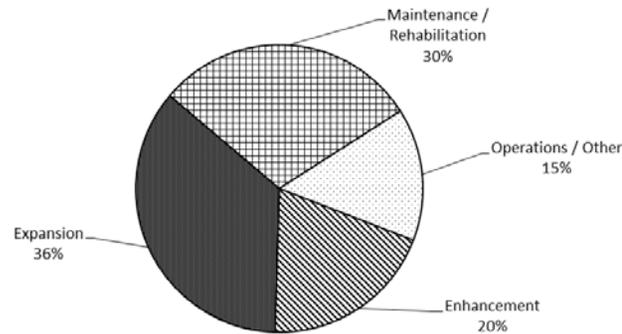
Total TIP Investment = \$11.16 billion

**Total Project Funding Distribution by Purpose**



Total Project Investment = \$49.21 billion

**Share of Total Projects by Purpose**

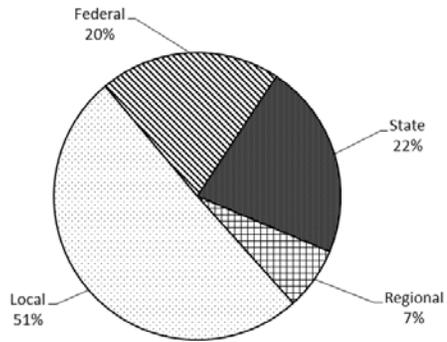


Total Number of Projects = 900

### TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Fund Type for the Bay Area

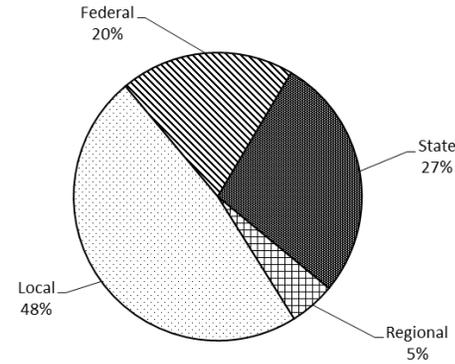
Fund Type	TIP Period Funding (in 1000s)					Total Project Cost (in 1000s)		
	FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	TIP Period Funding			
Federal	\$882,447	\$464,002	\$282,880	\$648,744	\$2,278,073	20%	\$9,672,942	20%
State	\$1,230,996	\$502,813	\$508,523	\$213,189	\$2,455,521	22%	\$13,487,037	27%
Regional	\$307,007	\$300,883	\$90,120	\$90,213	\$788,223	7%	\$2,529,906	5%
Local	\$1,380,742	\$1,373,730	\$2,067,565	\$814,609	\$5,636,646	51%	\$23,519,286	48%
<b>Total</b>	<b>\$3,801,193</b>	<b>\$2,641,427</b>	<b>\$2,949,088</b>	<b>\$1,766,755</b>	<b>\$11,158,463</b>	<b>100%</b>	<b>\$49,209,171</b>	<b>100%</b>

**TIP Period Funding Distribution by Fund Type**



Total TIP Investment = \$11.16 billion

**Total Project Funding Distribution by Fund Type**



Total Project Investment = \$49.21 billion

TIP 概覽表 – 各個縣和區域項目，按照項目目的劃分的撥款分配金額(以千美元為單位)

縣名稱	加強	擴大	維修保養/修復	營運/其他	TIP 本期限總撥款
阿拉米達	\$71,420	\$1,019,156	\$112,610	\$41,413	\$1,244,599
康特拉科斯塔	\$76,917	\$474,918	\$25,853	\$30,413	\$608,100
馬林	\$50,044	\$346,169	\$149,451	\$4,862	\$550,525
納帕	\$197	\$1,722	\$2,281	\$3,296	\$7,496
三藩市	\$513,545	\$446,077	\$742,438	\$26,256	\$1,728,315
聖馬刁	\$10,212	\$254,551	\$256,232	\$23,311	\$544,306
聖塔克拉拉	\$488,673	\$2,189,577	\$68,681	\$69,325	\$2,816,256
索拉諾	\$2,594	\$155,692	\$6,130	\$6,130	\$170,546
索諾瑪	\$1,420	\$497,296	\$3,810	\$14,284	\$516,810
區域	\$19,038	\$65,279	\$2,479,569	\$407,622	\$2,971,509
<b>灣區總撥款</b>	<b>\$1,234,059</b>	<b>\$5,450,438</b>	<b>\$3,847,055</b>	<b>\$626,911</b>	<b>\$11,158,463</b>

TIP 概覽表 – 各個縣和區域項目，按照模式劃分的撥款分配金額 (以千美元為單位)

縣名稱	自行車/行人	當地道路	區域	州公路	公交	TIP 本期限總撥款
阿拉米達	\$26,966	\$64,125	\$0	\$372,942	\$780,567	\$1,244,599
康特拉科斯塔						
塔	\$5,051	\$183,484	\$0	\$268,561	\$151,005	\$608,100
馬林	\$637	\$64,337	\$0	\$436,047	\$49,505	\$550,525
納帕	\$351	\$5,177	\$0	\$850	\$1,118	\$7,496
三藩市	\$8,355	\$161,891	\$0	\$462,571	\$1,095,499	\$1,728,315
聖馬刁	\$4,520	\$24,477	\$0	\$419,558	\$95,751	\$544,306
聖塔克拉拉	\$40,078	\$143,085	\$0	\$202,255	\$2,430,838	\$2,816,256
索拉諾	\$8,465	\$45,859	\$0	\$72,886	\$43,336	\$170,546
索諾瑪	\$3,174	\$20,048	\$0	\$209,807	\$283,781	\$516,810
區域	\$7,728	\$255,287	\$81,627	\$1,758,667	\$868,199	\$2,971,509
<b>灣區總撥款</b>	<b>\$105,324</b>	<b>\$967,770</b>	<b>\$81,627</b>	<b>\$4,204,143</b>	<b>\$5,799,599</b>	<b>\$11,158,463</b>

**TIP 概覽表 – 各個縣和區域項目，按照撥款類型劃分的撥款分配金額(以千美元為單位)**

縣名稱	聯邦	州	區域	當地	TIP 本期限總撥款
阿拉米達	\$24,903	\$360,800	\$114,229	\$744,667	<b>\$1,244,599</b>
康特拉科斯塔	\$113,634	\$52,070	\$98,593	\$343,803	<b>\$608,100</b>
馬林	\$105,383	\$70,977	\$33,990	\$340,175	<b>\$550,525</b>
納帕	\$6,031	\$0	\$0	\$1,465	<b>\$7,496</b>
三藩市	\$367,925	\$261,047	\$47,818	\$1,051,525	<b>\$1,728,315</b>
聖馬刁	\$241,357	\$32,914	\$33,600	\$236,436	<b>\$544,306</b>
聖塔克拉拉	\$822,157	\$286,077	\$0	\$1,708,022	<b>\$2,816,256</b>
索拉諾	\$18,787	\$86,642	\$22,895	\$42,222	<b>\$170,546</b>
索諾瑪	\$30,188	\$9,274	\$0	\$477,348	<b>\$516,810</b>
區域	\$547,708	\$1,295,719	\$437,099	\$690,982	<b>\$2,971,509</b>
<b>灣區總撥款</b>	<b>\$2,278,073</b>	<b>\$2,455,521</b>	<b>\$788,223</b>	<b>\$5,636,646</b>	<b>\$11,158,463</b>

本頁故意留白